



17.051

**Zur Förderung der Velo-, Fuss- und
Wanderwege (Velo-Initiative).
Volksinitiative**

**Pour la promotion des voies cyclables
et des chemins et sentiers pédestres
(initiative vélo).
Initiative populaire**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.11.17 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 01.03.18 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.03.18 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.03.18 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.18 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.18 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Le président (de Buman Dominique, président): Le rapporteur de langue française, Monsieur Jacques-André Maire, est retenu par les avaries ferroviaires liées à la neige. Nous allons procéder conjointement au débat général sur l'arrêté fédéral et à l'entrée en matière sur le contre-projet. Par ailleurs, je vous propose de procéder à la discussion par article également dans le cadre de ce débat général.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Zum einen möchte ich Ihnen gratulieren, dass Sie es geschafft haben, durch den Schnee hierherzukommen; vielleicht sind Sie mit dem Velo gekommen. Zum andern möchte ich Ihnen allen, die Sie schon zahlreich hier sind, danken für Ihr Interesse. Ich werde versuchen – Sie merken es schon! –, mein Votum etwas in die Länge zu ziehen, damit der zweite Kommissionssprecher Gelegenheit hat, vielleicht hier noch sein Votum anzuhängen, denn ich gebe zu: Ich würde mein Votum nicht auch noch auf Französisch halten wollen.

Die vorberatende Kommission, die KVF-NR, hat an ihrer Sitzung vom 15. Januar 2018 die Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege", die sogenannte Velo-Initiative, und den vom Bundesrat vorgelegten direkten Gegenentwurf beraten. Die KVF-NR unterstützt die Forderung, dass der Bund bei den Velowegen die gleichen Aufgaben wahrnehmen soll wie bei den Fuss- und Wanderwegen, lehnt aber diejenigen Bestandteile der Initiative ab, die wesentlich darüber hinausgehen. Deshalb schlägt Ihnen die Kommission in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und dem Ständerat vor, die Velo-Initiative abzulehnen und ihr einen direkten Gegenentwurf gegenüberzustellen.

Die Kommission erachtet ein stärkeres Engagement im Bereich der Velowege für sinnvoll und zweckmässig. Da Planung, Bau und Unterhalt von Velowegen Sache der Kantone und Gemeinden sind und dem Bund bei der Wahrnehmung neuer Aufgaben finanzielle und personelle Grenzen gesetzt sind, lehnt die KVF-NR jene Bestandteile der Initiative ab, die über eine einfache Ergänzung des heutigen Verfassungsartikels über die Fuss- und Wanderwege mit Bestimmungen zu den Velowegen hinausgehen.

Diese Kritikpunkte werden mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen direkten Gegenentwurf bereinigt, weshalb die KVF-NR diesen unterstützt. Der direkte Gegenentwurf des Bundesrates ist vermutlich der grösstmögliche Kompromiss, der das Anliegen der Initianten im Grundsatz erfüllt. Der Gegenentwurf ist im Sinne der Ko-Modalität, also für die Komplementarität der verschiedenen Verkehrsträger. Weil der Grossteil der Bevölkerung nicht bloss ein Verkehrsmittel nutzt, sondern viele verschiedene in Kombination, sind diese als einzelne Komponenten eines ganzheitlichen Systems zu verstehen. Nur wenn man die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern gleichzeitig entwickelt, kann man den vielschichtigen Ansprüchen der modernen Mobilität gerecht werden.





Da in der Bundesverfassung auch Fuss- und Wanderwege erwähnt sind, lässt sich die Aufnahme der Velowege rechtfertigen. Der Bund soll aber seine Kompetenzen im Bereich der Velowege wie bei den Fuss- und Wanderwegen auf eine Grundsatzgesetzgebung und auf subsidiäre Aufgaben beschränken. Mit der Ergänzung des Verfassungsartikels soll dem Bund konkret ermöglicht werden, Grundsätze für Velowege festzulegen und Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen sowie die Information darüber zu unterstützen und zu koordinieren.

Mit diesem Vorgehen wird zum Ausdruck gebracht, dass die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen aus verkehrspolitischer Sicht als sinnvoll und zweckmässig erachtet und der Gegenentwurf auf das Wesentliche beschränkt wird. Bereits heute finanziert der Bund über die Agglomerationsprojekte Velowege in den Kantonen und Gemeinden. Daran soll sich nichts ändern. Allerdings hat gemäss Botschaft eine allfällige Annahme des Gegenentwurfes für den Bund einen jährlichen Mehraufwand von rund 1,1 Millionen Franken und 1,5 Vollzeitstellen zur Folge.

Mit 11 zu 5 Stimmen bei 8 Enthaltungen empfiehlt Ihnen die vorberatende Kommission, die Velo-Initiative aufgrund der zwingenden Formulierungen und der Vermischung der Zuständigkeiten von Bund und Kantonen abzulehnen. Zum direkten Gegenentwurf wurde in der Kommission ein Antrag gestellt, wonach gemäss Absatz 3 Wege, die aufgehoben werden, nur dann ersetzt werden müssen, wenn ein öffentliches Interesse daran bestehe. Dieser Antrag wurde mit 16 zu 9 Stimmen abgelehnt. Einerseits würde damit eine Abschwächung der bestehenden Norm bezüglich der Fuss- und Wanderwege einhergehen; eine Prüfung der Notwendigkeit muss allerdings sowieso immer vorgenommen werden. Andererseits wollte die Kommission auf das Initiativkomitee Rücksicht nehmen. Die Initianten haben einen Rückzug der Initiative bei Annahme des direkten Gegenentwurfes gemäss Bundesrat angetönt. Die Kommission empfiehlt Ihnen daher, in diesem Punkt der Mehrheit zu folgen.

Die Kommission empfiehlt Ihnen die Ablehnung der Initiative und mit 16 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des direkten Gegenentwurfes.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und sehe, dass der Zug mit dem zweiten Kommissionssprecher noch nicht angekommen ist.

Rytz Regula (G, BE): Heute hat nicht nur der öffentliche Verkehr Mühe, auch die Autos sind ein bisschen langsam unterwegs, und mit dem Velo hierherzukommen, muss ich ehrlich sagen, hätte ich heute nicht gewagt. Ich bin gerannt, weil die Trams ausgefallen sind. Trotzdem möchte ich Sie bitten, heute für das Velo ganz grundsätzlich kräftig in die Pedale zu treten. Bleiben Sie nicht bei einer halben Raddrehung stehen, sondern stimmen Sie der Velo-Initiative bei der Abstimmungsempfehlung zu und natürlich dann auch an der Urne. Die Velo-Initiative ist ein Quantensprung, und genau den brauchen wir heute für den Veloverkehr. Denn die verkehrstechnischen und klimapolitischen Herausforderungen sind enorm. Eigentlich sollte es ja eine Selbstverständlichkeit sein, dass wir hier das Velo fördern und als Hauptverkehrsmittel akzeptieren. Selbst Albert Einstein war ein Velofan. Er hat zum Beispiel gesagt, dass ihm seine Relativitätstheorie beim

AB 2018 N 123 / BO 2018 N 123

Fahrradfahren eingefallen ist. Das kann ich gut verstehen. Fahrradfahren durchlüftet den Kopf, es ist hocheffizient, umweltfreundlich, platzsparend, schnell, günstig und gesund.

Das Fahrrad hat enorme Vorteile, und es hat auch gewichtige Fürsprecherinnen und Fürsprecher. Ich habe die Liste der heutigen Rednerinnen und Redner gesehen. Ich sehe, ganz viele werden da nachher noch ans Rednerpult kommen. Trotz ihren flammenden Voten fürs Velo und trotz aller Sympathie fürs Velo führt das Velo in der Verkehrspolitik immer noch eine Randexistenz. Einklemmt zwischen Autos und Fussgängern muss es seinen Platz behaupten. In vielen Haushalten kommt es nur am Sonntag als Schönwetteralternative zum Fitnesszentrum zum Einsatz. Und das reicht nicht. Das Velo kann mehr. Es hat das Potenzial, ein Hauptverkehrsmittel zu sein, gerade in der kleinräumigen Schweiz. Hier führen jede zweite Autofahrt und nahezu 80 Prozent aller Bus- und Tramfahrten über weniger als fünf Kilometer, und das ist eine klassische Velodistanz. Trotzdem werden gemäss Messungen nur durchschnittlich 3 bis 7 Prozent der täglichen Verkehrswege mit dem Velo zurückgelegt. In den Städten sind es natürlich mehr. Hier führt Basel mit etwa 16 Prozent im Modalsplit die Tabelle an, ist allerdings immer noch weit von einem europäischen Medaillenrang entfernt.

In Dänemark und Holland sind 35 Prozent der Menschen täglich mit dem Velo unterwegs. Das ist auch in der Schweiz möglich, aber nur, wenn wir das Velo endlich als gleichberechtigtes Verkehrsmittel akzeptieren, und zwar nicht nur physisch auf der Strasse, sondern auch in unseren Köpfen. Wenn wir uns fragen, was denn die führenden Velonationen wie Holland, Dänemark und Deutschland besser machen, dann erkennen wir den gemeinsamen Nenner: Alle diese Länder haben die Veloförderung und die Velopolitik zu einer nationalen



Kompetenz gemacht, trotz ihrem Föderalismus. In Deutschland gibt es z. B. seit vielen Jahren einen nationalen Radverkehrsplan; das gibt es auch in Österreich, auch in Holland. Genau das macht den Unterschied: eine nationale Strategie, die Anerkennung des Velos als gleichberechtigtes und sicheres Verkehrsmittel in einem modernen Verkehrssystem. Das ist der "change maker", den wir heute brauchen.

Das ist in der Schweiz nur mit der Velo-Initiative möglich. Wir haben es vorhin von Kollege Burkart gehört: Wir haben in der Schweiz heute schon wichtige Instrumente, z. B. die Agglomerationsprogramme, sogar in der Verfassung. Auch bei der Weiterentwicklung des Verkehrsrechts ist das Astra recht kreativ, z. B. mit den Velostrassen. All das ist positiv, doch es fehlt eine verbindliche Strategie. Erst wenn das Fahrrad als Verkehrsmittel von nationaler Bedeutung anerkannt wird, wird es wirklich den Paradigmenwechsel geben, den wir brauchen; erst wenn wir es als Instrument der nationalen Klima- und Energiepolitik anerkennen, kann es seine Stärke voll entfalten. Genau das ist die Chance, die wir mit der Velo-Initiative packen sollten.

Selbstverständlich ist auch der Gegenvorschlag ein guter Weg. Interessanterweise haben viele Unterstützer des Gegenvorschlages und auch viele Kantonsvertreter und Verkehrsexperten gesagt, dass sie davon ausgehen, dass in der heutigen Zeit auch die Initiative ganz klar eine Chance an der Urne haben werde, denn die Zeit sei reif für einen Wandel. Das Velo als Verkehrsmittel hat Potenzial und kann viele verkehrs- und klimapolitische Herausforderungen bewältigen. Dazu muss es aber einen neuen Status, eine neue Selbstverständlichkeit bekommen, und das schafft die Initiative sehr viel besser als der Gegenvorschlag.

Die Initianten haben angekündigt – Sie haben es gehört –, dass sie die Initiative zugunsten des Gegenvorschlages zurückziehen könnten. Ich finde das schade. Deshalb bitte ich Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen und den Initianten damit zu signalisieren: Geht mit der Initiative in die Abstimmung, und lasst die Bevölkerung entscheiden!

Hurter Thomas (V, SH): Ich kann es vorwegnehmen: Meine Begeisterung für diese Initiative ist nicht gerade gross. Ich bin auch nicht sehr begeistert vom Gegenvorschlag mit dieser Kann-Formulierung. Ich bin der Meinung, dass auch das praktisch nichts bringt bzw. dass es das Gleiche ist. Es geht mir nicht darum, hier das Velofahren schlechtzumachen, sondern ich glaube, wir greifen hier in die Hoheit der Kantone und Gemeinden ein, und wir greifen hier in etwas ein, das heute schon funktioniert. Also, ich glaube, die Schweiz ist wirklich ein Veloland. Ich war etwas erstaunt in der Kommission, dass Kommissionsmitglieder sogar gesagt haben, wir seien ein Drittweltland. Sie können vielleicht einmal mit mir mitkommen in die Luftfahrt, dann werden wir einmal die Welt bereisen, und dann zeige ich Ihnen, wo die Drittweltländer sind bezüglich Velofahren.

Nun komme ich zu meinem Minderheitsantrag zum Gegenvorschlag. Da geht es um Artikel 88 Absatz 3. Hier möchte ich einfach, dass Velowege, die aufgehoben werden sollen, nur ersetzt werden, wenn ein öffentliches Interesse vorhanden und eben auch nachgewiesen ist. In der Kommission wurde gesagt, das sei eine Selbstverständlichkeit. Das kann durchaus sein. Aber ich glaube, der Antrag bringt eben eine Präzisierung. Sie wissen ja, wie das in der Politik mit solchen Selbstverständlichkeiten ist. Wenn es nicht irgendwo im Gesetz ausgeführt wird, dann ist es fragwürdig, was eine Selbstverständlichkeit ist. Ich habe auch in der Botschaft nachgelesen, was dort dazu steht. Dort steht dann "bei Bedarf", und die Frage ist natürlich wiederum: Was ist denn der Bedarf? Wer definiert ihn? Wie sieht das aus?

Deshalb ist es eben wichtig, dass man diese Selbstverständlichkeit präzisiert. Ich bitte Sie deshalb, meine Minderheit zu unterstützen. Das zwingt nämlich dazu, Velowege dort zu ersetzen, wo auch ein nachgewiesenes öffentliches Interesse vorhanden ist; und das gibt auch genügend Druck auf die Behörden und die Entscheidungsträger, zwischen Bedarf und Wünschenswertem zu unterscheiden.

Le président (de Buman Dominique, président): Le rapporteur de langue française, Monsieur Jacques-André Maire, n'étant pas encore arrivé, je donne exceptionnellement la parole aux représentants des groupes.

Ammann Thomas (C, SG): Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion. Ich kann es vorwegnehmen: Unsere Fraktion wird die Initiative ablehnen, weil sie unserer Meinung nach zu weit geht und den Kantonen zu viele Vorschriften macht. Den Antrag der Minderheit Rytz Regula, Initiative und Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen, werden wir ebenfalls ablehnen.

Auch wir sind für die Förderung des Veloverkehrs und werden daher mit einem überzeugenden Bekenntnis zur Bedeutung und Wichtigkeit des Langsamverkehrs dem föderalistischen Gegenentwurf zustimmen. Der Bund soll sich nach unserer Meinung im Bereich der Velowege auf eine einfache Grundgesetzgebung und auf subsidiäre Aufgaben beschränken. Damit sollen eben Velowege gleich behandelt werden wie Fuss- und Wanderwege. Es ist folgerichtig, dass der Bund nicht in kantonale Kompetenzen eingreift und eben auf unnötige Regulierungen verzichtet. Der Veloverkehr kann mithelfen, Engpässe beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr zu reduzieren und den inländischen CO₂-Ausstoss und den Energieverbrauch



zu senken, und er ist auch für unseren Schweizer Tourismus von Bedeutung. Zudem fördert Velofahren die Gesundheit.

Die CVP-Fraktion erachtet, wie die Initianten und der Bundesrat, ein stärkeres Engagement im Bereich der Velowege für sinnvoll und zweckmässig. Da aber Planung, Bau und Unterhalt von Velowegen Sache der Kantone und last, but not least, der Gemeinden sind und da dem Bund bei der Wahrnehmung neuer Aufgaben finanzielle und personelle Grenzen gesetzt sind, sind für die CVP-Fraktion jene Bestandteile der Initiative ein No-go, die über eine einfache Ergänzung des heutigen Verfassungsartikels über die Fuss- und Wanderwege mit Bestimmungen zu den Velowegen hinausgehen.

Mit der Ergänzung von Artikel 88 der Bundesverfassung soll dem Bund konkret ermöglicht werden, Grundsätze für Velowegnetze wie bei den Fuss- und Wanderwegnetzen festzulegen und Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen sowie die Information darüber zu unterstützen und zu koordinieren. Mit diesem Vorgehen und dem daraus resultierenden Gegenentwurf bringt der Bundesrat nach unserer Meinung zum Ausdruck, dass er die

AB 2018 N 124 / BO 2018 N 124

Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen aus verkehrspolitischer Sicht als sinnvoll und zweckmässig erachtet.

Für die CVP-Fraktion ist der Gegenentwurf mit der Beschränkung auf das Wesentliche die richtige Antwort auf die Velo-Initiative. Wir werden den Minderheitsantrag Hurter Thomas zur Anpassung von Artikel 88 Absatz 3 der Bundesverfassung ablehnen und dem Gegenentwurf des Bundesrates und der Mehrheit unserer Kommission, der KVF-NR, folgen. In Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege ist bereits von "angemessenem Ersatz" die Rede. Damit ist bereits ausgesagt, Herr Hurter, dass eine Interessenabwägung nötig ist. Es braucht nach unserer Meinung keine zusätzliche Legiferierung.

Die CVP-Fraktion teilt insgesamt die Meinung der Initianten, dass der Bund bei den Velowegen die gleichen Aufgaben wahrnehmen soll wie bei den Fuss- und Wanderwegen, und erachtet auch die Gleichstellung aus verkehrspolitischer Sicht als sinnvoll. Wie unsere Kommission will jedoch auch die CVP-Fraktion an den bestehenden Kompetenzen der Kantone festhalten. Mit Blick auf unser bewährtes Subsidiaritätsprinzip erwähne ich an dieser Stelle, dass sich die Gemeinden, Städte und Kantone auch für den vorliegenden Gegenentwurf ausgesprochen haben. Deshalb soll sich die Aufgabe des Bundes auf Information und Koordination beschränken. Es muss klar sein, dass weiterhin die Kantone für die Weiterführung und Weiterentwicklung der Velowege zuständig sind.

Ja, der gesellschaftliche Nutzen des Velofahrens ist gross und unbestritten. Nicht nur Velofahrerinnen und Velofahrer selbst profitieren, sondern das Velo als Verkehrsmittel entlastet das gesamte Verkehrssystem. Der Veloverkehr hat auch nach unserer Meinung noch Potenzial und kann mithelfen, Verkehrsspitzen zu brechen. Hier wird der Gegenentwurf einen effektiven Beitrag leisten, vor allem in Agglomerationen und Zentren.

Es muss aber auch gesagt werden, dass die Förderung des Langsamverkehrs kein Wundermittel gegen die Verkehrsprobleme ist. Eben, es gibt generell keine Wundermittel; am Ende müssen wir überall versuchen, den Verkehr zu optimieren und bei seinen Stärken anzusetzen. Wir müssen den Verkehrsraum, der zunehmend enger wird, so organisieren, dass er sicherer und verlässlicher funktionieren kann. Dazu kann der Veloweg eben seinen Beitrag leisten.

Aus den dargelegten Gründen wird die CVP-Fraktion dem Gegenentwurf zustimmen und die Velo-Initiative zur Ablehnung empfehlen.

Ich möchte aber am Schluss danken: Dank den Initianten und den Unterzeichnern der Velo-Initiative hat eine ergebnisorientierte Diskussion und Beratung stattgefunden, und letztlich werden jetzt auch Massnahmen für den Veloverkehr getroffen.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir Grünliberalen unterstützen die Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege" genauso wie den Gegenentwurf. Man kann sich zwar fragen, weshalb die Velowege Eingang in die Verfassung finden sollen. Da aber Fuss- und Wanderwege auch dort geregelt sind, rechtfertigt sich die Aufnahme in die Verfassung aus unserer Sicht. Die Vorlage hilft, den Verkehr insgesamt zu entflechten und sicherer zu machen sowie Belastungen der Infrastruktur zu reduzieren. Mit einer besseren, ganzheitlicheren Planung der Velonetze kann der Veloverkehr besser vom Fussverkehr, aber z. B. auch vom Schwerverkehr entflochten werden.

Alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden von der Vorlage profitieren, denn das gesamte Verkehrssystem wird entlastet, und die Verkehrsspitzen werden geglättet. 50 Prozent aller Autofahrten und 80 Prozent aller Tram- und Busfahrten sind nicht länger als fünf Kilometer. Diese Distanz lässt sich bequem mit



dem Velo bewältigen. Mit geeigneten Massnahmen lässt sich daher der Veloverkehr noch sehr stark steigern und die Verknüpfung von Velo und öffentlichem Verkehr deutlich verbessern. Dafür braucht es aber attraktive und sichere Velonetze. Sowohl die Initiative als auch der Gegenentwurf können massgeblich dazu beitragen. Es gibt aber noch einen weiteren Aspekt, und das ist der Tourismus. Velotouren sind heute ein bedeutender Pfeiler des Tourismus. Das Mountainbiking z. B. wird in Bergregionen immer wichtiger. Der Gegenentwurf fördert und verbessert das Nebeneinander von Wandern, Velofahren und Mountainbiking.

Ich spreche hier für die grünliberale Fraktion. Gerne nutze ich aber die Gelegenheit, auch ein paar persönliche Worte zur Initiative zu sagen, und äussere mich dann später nicht mehr als Einzelsprecher. Ich gebe es gerne zu, ich bin ein grosser Velofan. Wenn und wann immer möglich, bin ich mit dem Mountainbike oder dem Tourenvelo unterwegs. Aufgrund meiner Erfahrungen in den letzten Jahren habe ich die Initiative bereits im Stadium der Unterschriftensammlung unterstützt. Ich bin aber nicht im Komitee.

Ich war in den letzten Jahren in der Schweiz, aber auch in zahlreichen anderen Ländern auf der ganzen Welt mit dem Velo unterwegs, zum Teil auch mit meinen Kindern, oft mit der ganzen Familie. Ich kann Ihnen sagen, ob in Rom, Montreal, Paris, London, Berlin oder in ganz Deutschland oder auch in den USA, sowohl in der Stadt wie auch auf dem Land, wird dem Velofahrer meist eine hervorragende Infrastruktur angeboten. Es gibt durchgehende Velowege, welche entflochten sind von den übrigen Verkehrsträgern. Im internationalen Vergleich ist die Schweiz deshalb zum Teil immer noch ein Entwicklungsland, was das Velo betrifft. Es gibt zwar gute Ansätze, und ja, es gibt auch in der Schweiz tolle Velowege. Aber diese sind meist nicht durchgehend befahrbar oder machen oft grosse Umwege.

Diese Situation ist meines Erachtens unbefriedigend. Natürlich haben wir zum Teil enge Platzverhältnisse. Aber gerade deswegen braucht es einen grossen koordinierenden Schritt nach vorne. Initiative und Gegenentwurf können diesen Schritt tun. Der Verkehr muss entflochten werden, die Velorouten müssen sicherer und möglichst kreuzungsfrei werden. Ich bin fest davon überzeugt, dass mehr Autofahrerinnen und Autofahrer nicht nur für kurze Distanzen, sondern auch für mittlere Strecken auf das Velo und das Elektrovelo umsteigen werden, wenn wir das Velonetz verbessern. Der Umstieg gelingt aber nur, wenn die Strecken attraktiver gemacht werden. Dafür braucht es eine durchgehende Planung über alle politischen Ebenen hinweg.

Ich komme zurück zu unserer Fraktionshaltung: Die Velo-Initiative vereinigt eine äusserst breite Trägerschaft hinter sich. Sie wurde von 26 Organisationen lanciert und kam in nur neun Monaten zustande. Das ist beachtlich, und es zeigt den Stellenwert, den das Velo in der Schweiz genießt. Der vom Bundesrat eingebrachte Gegenentwurf bewirkt, dass Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt und in bewährter Weise gefördert werden.

Die Minderheit Hurter Thomas will mit ihrem Antrag zu Artikel 88 Absatz 3 beim Ersatz von Velowegen die Bedingung eines ausgewiesenen öffentlichen Interesses in der Verfassung verankern. Das ist überflüssig, das ist unnötig. Wir Grünliberalen lehnen diesen Minderheitsantrag ab.

Ein gutes Argument für den Gegenentwurf ist aus unserer Sicht, dass er Rücksicht auf die Gemeinden und Kantone nimmt. Wir Grünliberalen erachten sowohl die Initiative als auch den Gegenentwurf für unterstützungswürdig. Wir empfehlen daher Initiative wie Gegenentwurf zur Annahme. Bei der Stichfrage bevorzugen wir den Gegenentwurf.

Ich bitte Sie deshalb um Unterstützung der Minderheit Rytz Regula bei Artikel 2 Absatz 2 in Vorlage 1 und der Mehrheit bei Artikel 88 Absatz 3 in Vorlage 2.

Le président (de Buman Dominique, président): La parole est au rapporteur de langue française, qui vient de nous rejoindre.

Maire Jacques-André (S, NE), pour la commission: Je vous remercie de votre compréhension. En l'absence de trains, j'ai essayé de prendre le vélo, mais ce matin je crois que même avec les meilleures pistes cyclables, on n'arrivait pas à circuler. Donc je vous prie encore de m'excuser pour ce retard.

AB 2018 N 125 / BO 2018 N 125

Je pense que le rapporteur de langue allemande vous a expliqué ce qui concerne l'initiative populaire. Elle a été déposée le 1er mars 2016 – il y a juste deux ans – avec plus de 105 000 signatures valables. Elle est soutenue par un grand nombre d'associations et de partis politiques. Son but est de compléter l'article 88 de la Constitution afin que les pistes cyclables et les chemins pédestres soient traités de la même façon. Mais le Conseil fédéral, vous le savez, a élaboré un contre-projet direct, ce qui prouve bien qu'il soutient les revendications des initiants mais qu'il élimine les aspects les plus contraignants de l'initiative.

Rappelons au passage que le vélo est non seulement important pour le tourisme en Suisse mais qu'il contri-



bue également à résoudre nos problèmes de mobilité, en particulier en milieu urbain, en diminuant le trafic individuel motorisé et aussi, par là même, les émissions de CO₂. Il y a donc aussi un intérêt pour la santé à soutenir globalement les efforts visant au développement du vélo, qui, à l'avenir, devrait prendre une place beaucoup plus importante contribuant à résoudre des problèmes à la fois environnementaux et de mobilité. Il y a un grand potentiel de développement de ce moyen de transport.

Toutefois, cela a été relevé, les infrastructures spécifiques manquent. Il y a des problèmes de cohabitation entre les cyclistes et le trafic motorisé, par conséquent des problèmes de sécurité. Ce qui est inquiétant, c'est le constat que l'on doit faire après avoir analysé les statistiques des accidents dans lesquels des cyclistes sont impliqués. Cela montre bien que nous devons agir pour essayer de résoudre ces problèmes de sécurité.

Je crois donc qu'à peu près tout le monde est d'accord avec les buts de l'initiative. Il reste à définir quels moyens il faut utiliser: est-ce que le soutien à l'initiative est le seul moyen d'arriver à résoudre ces problèmes? Le Conseil fédéral est d'avis que non. Il prévoit par conséquent, en éliminant le caractère contraignant de l'initiative, de reprendre ses buts essentiels. Ainsi que la Confédération peut – elle "peut" mais elle ne "doit" pas, contrairement au texte de l'initiative – soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons dans le domaine de la promotion du vélo et de ses infrastructures.

Le contre-projet prévoit aussi l'entretien des pistes cyclables et, c'est important, le remplacement de celles qui devraient être supprimées.

La promotion de la sécurité des pistes cyclables ne figure pas explicitement dans le texte du contre-projet. On remarque là le souci de réalisme du Conseil fédéral: il ne voulait pas non plus engendrer des dépenses trop importantes. Dans les rapports, vous avez vu que les dépenses "obligatoires" estimées selon le contre-projet, soit la création de 1,5 poste équivalent plein temps et des dépenses de l'ordre d'un peu plus de 1 million de francs par année, est très modeste. Avec la formulation potestative, on voit bien que le Conseil fédéral pourra soutenir les efforts faits par les cantons en matières de voies cyclables puisqu'il est bien de la compétence des cantons et des communes de planifier et de construire ces pistes. C'est cette logique aussi que nos collègues du Conseil des Etats ont suivie en soutenant le contre-projet du Conseil fédéral et en décidant, à une large majorité, de ne pas soutenir l'initiative.

La recommandation du Conseil fédéral et du Conseil des Etats est de rejeter l'initiative et de lui opposer le contre-projet direct, qui a obtenu le soutien d'une très large majorité, voire un soutien unanime.

C'est aussi la voie qu'a privilégié votre commission. Nous avons eu en commission de larges débats mais, au niveau des résultats, c'est bien cette solution qui a été retenue. En effet, la commission a décidé, par 11 voix contre 5 et 8 abstentions, de recommander le rejet de l'initiative mais, par 16 voix contre 7 et 1 abstention, de recommander l'adoption du contre-projet direct.

C'est donc dans ce sens que la majorité de la commission s'est exprimée. Du côté de la minorité de la commission, la crainte est que beaucoup de belles déclarations d'intention soient faites mais que, finalement, vu l'absence de contraintes, la Confédération reste en retrait, en particulier pour ce qui est du soutien à ce que les cantons et les communes vont entreprendre. Sur le fond, je crois qu'une très large majorité soutient les buts de l'initiative. D'ailleurs, mon préopinant l'a dit, il y a eu des négociations intéressantes entre les milieux de l'automobile et les milieux de soutien au vélo; c'est une chose positive qu'il faut relever. Un esprit constructif préside au débat dans le sens où, du côté des automobilistes aussi, on se rend compte que la cohabitation avec le trafic cycliste est loin d'être évidente et qu'il faut prendre des mesures opportunes pour résoudre ce problème.

En choisissant la voie du contre-projet, c'est-à-dire en donnant à la Confédération dans le cadre du soutien au développement des pistes cyclables les mêmes compétences que celles dont elle dispose en matière de sentiers et de chemins pédestres et, aussi, il faut le dire, en participant à l'information et à la coordination de la mise en place de ce réseau, les buts de l'initiative devraient être atteints, bien que de manière un peu trop timide de l'avis des initiants.

Au nom de la commission, je vous invite à recommander le rejet de l'initiative mais l'adoption du contre-projet direct du Conseil fédéral.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die sozialdemokratische Fraktion unterstützt den Gegenvorschlag zur Velo-Initiative. Ein grosser Teil der Fraktion wird auch dem Minderheitsantrag Rytz Regula und damit der Volksinitiative zustimmen.

"Dans Paris à vélo on dépasse les autos", hat Joe Dassin schon 1972 gesungen. 46 Jahre später verlangt der Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative nicht einen Vorrang gegenüber den Autos, sondern lediglich, dass das Verkehrsmittel Velo wie die anderen Mobilitätsformen in die Verfassung aufgenommen wird. Mit der Integration in den Fuss- und Wanderwegartikel wird der Veloverkehr in der gleichen bescheidenen Form gefördert wie



seine Partner, die anderen Verkehrsmittel der sanften Mobilität. So wie dies der Bund beim Fussverkehr macht, kann er den Veloverkehr nun mit Grundlagenarbeit, Weiterbildung und Beratung unterstützen.

Bauvorhaben werden aber nach wie vor von den Kantonen und Gemeinden geplant und durchgeführt. Eine finanzielle Unterstützung von Bauvorhaben erfolgt ausschliesslich über den Agglomerationsteil des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Ein Eingriff in die Hoheit der Kantone ist ausgeschlossen. Eigentlich wären die Gesundheitsförderung, der sparsame Verbrauch von Energie, der haushälterische Umgang mit dem Boden in der Raumplanung und eine wirtschaftliche Nutzung der Infrastruktur genügend Anliegen von nationalem Interesse, die ein stärkeres Engagement des Bundes bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs rechtfertigen würden.

Als Beispiel dafür gehe ich vor allem auf die Verkehrssicherheit ein. Der umweltschonende Veloverkehr kann am besten mit sicheren Infrastrukturen gefördert werden. Sichere und direkte Wege veranlassen Automobilisten und Nutzerinnen des öffentlichen Verkehrs am ehesten, das Velo zu benützen, um ihren Arbeitsweg zurückzulegen, ihren Einkauf zu tätigen oder zu ihrer Freizeitbeschäftigung zu gelangen.

Ein grosser Teil der Auto-, Bus- und Tramfahrten ist kürzer als fünf Kilometer. Das Potenzial für die Velonutzung ist also riesig. Hinzu kommt, dass jede Automobilistin auch Fussgängerin ist und dass viele Lastwagenfahrer auch mal Velo fahren. Darauf gründet auch die breite Akzeptanz in der gesamten Bevölkerung für die Anliegen der Fussgängerinnen und Velofahrer.

Die trotz der Via-sicura-Massnahmen ungebrochen hohen Unfallzahlen bei den schwachen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zeigen den grossen Handlungsbedarf. Sichere Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr dienen auch dem Auto- und insbesondere dem Güterverkehr auf der Strasse. Unfälle belasten alle Beteiligten, die Chauffeure von Lastwagen wie die Unfallopfer und ihre Angehörigen, unabhängig davon, wer der Unfallverursacher ist. Hier wären mehr finanzielle Mittel für entflochtene Verkehrsinfrastrukturen sehr, sehr wünschenswert. Viel Leid könnte damit erspart werden.

Fuss- und Veloverkehr sind auch die Formen der Mobilität, die keine externen Kosten verursachen, im Gegenteil:

AB 2018 N 126 / BO 2018 N 126

Eine Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung hat 2014 den externen Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs errechnet. Allein der Gesundheitsnutzen wird auf gegen 1,5 Milliarden Franken beziffert. Investitionen würden so mit volkswirtschaftlichen Gewinnen schnell amortisiert.

Die Volksinitiative verlangt dieses zusätzliche Engagement, insbesondere in raumplanerischen Fragen. Der Bund würde Einfluss nehmen auf die Aktivitäten der Kantone für den Bau und den Erhalt attraktiverer Velonetze, allerdings, das sei zugegeben, mit grösseren Kostenfolgen für Bund und Kantone. Aber selbst die Unterzeichnenden des Minderheitsantrages auf Unterstützung der Volksinitiative würden bei einer Annahme in der Stichfrage dem Gegenvorschlag den Vorzug geben. Die breite Akzeptanz im Parlament für den Gegenvorschlag ist es wert, auf diesen zu setzen, denn es kann damit gerechnet werden, dass auch in der Bevölkerung die Unterstützung gross sein wird.

Den Minderheitsantrag Hurter Thomas lehnen wir ab. Ist ein Radweg oder ein Fussweg im kommunalen oder kantonalen Richtplan eingetragen, ist er demokratisch legitimiert und somit automatisch im öffentlichen Interesse. Dieses Interesse nochmals separat nachweisen zu müssen ist überflüssig und würde zusätzlichen Aufwand generieren.

Die Annahme des Gegenvorschlages mit der Aufnahme des Veloverkehrs in den Fuss- und Wanderwegartikel ist vor allem ein Zeichen der Wertschätzung für diese bedeutende Form des Personenverkehrs.

Ich schliesse mit Joe Dassin: "A vélo dans Paris on dépasse les taxis." Das wollen wir auch in der Schweiz mit der Unterstützung des Gegenvorschlages und des Minderheitsantrages Rytz Regula.

Allemann Evi (S, BE): Ich bin eine Alltagsvelofahrerin. Deshalb liegt es nahe, dass ich Mitglied dieses Initiativkomitees und in meiner Funktion als VCS-Präsidentin auch Vizepräsidentin des Trägervereins der Velo-Initiative bin.

Als Velofahrerin im Alltag – ich habe sogar heute versucht, mit dem Velo hierherzukommen, bin aber dann die letzte Meile noch gerannt – stelle ich immer wieder fest, dass wir keine eigentliche Velokultur für den Alltagsverkehr in der Schweiz haben, obwohl sich immer mehr Leute in den Städten entscheiden, mindestens für kurze Distanzen und wenn sie nicht viel Gepäck haben, das Velo zu nehmen.

In den Städten steigt der Veloanteil am Gesamtverkehr. Das ist auch gut so. Immer mehr Leute pendeln dank des E-Bikes auch über längere Distanzen mit einem Zweirad. Dieser Trend zum Velo entlastet das Verkehrssystem schon heute, aber das Potenzial wäre noch unendlich viel grösser, wenn wir mit geeigneten Massnahmen



dafür sorgen würden, dass die Velowege sicherer und attraktiver werden. 50 Prozent aller Autofahrten und 80 Prozent aller Tram- und Busfahrten sind nicht länger als fünf Kilometer. Mit geeigneten Massnahmen liesse sich der Anteil des Veloverkehrs wesentlich erhöhen.

Die Schweiz hat, verglichen mit dem Ausland, einen starken Nachholbedarf in Sachen Veloförderung. In der Schweiz könnte die Anzahl Fahrten mit dem Velo zur Arbeit oder zur Schule massiv erhöht werden – nicht nur zur Entlastung des Verkehrssystems und zur effizienten Fortbewegung, sondern auch zugunsten der Gesundheit.

Viele Menschen würden im Alltag gerne ihr Velo benutzen, fühlen sich aber auf dem Velo nicht sicher genug. Damit wir das ändern können, müssen die Velowege, die Velonetze attraktiver und sicherer werden. Dazu leisten sowohl die Initiative wie auch der Gegenvorschlag einen wesentlichen Beitrag. Velofahren und Mountainbiking sind zudem wachsende Säulen des Tourismus. Heute würde man es nicht meinen, es sieht nicht danach aus, aber es ist dennoch so, dass die Winter schneeärmer werden und die Schneefallgrenze steigt. Damit gewinnt das Mountainbiking gerade für Bergregionen an Bedeutung, und davon profitieren auch die Bergbahnen, die mit sinkenden Passagierzahlen beim Schneesport zu kämpfen haben. Auch für den Tourismus ist es gut, wenn der Bund künftig die Veloförderung an die Hand nimmt und eine koordinierende Rolle einnimmt.

Die vorliegende Version des Gegenvorschlages nimmt, wie die Initiative, auch Rücksicht auf Gemeinden und Kantone. Initiative oder Gegenvorschlag – das ist die Frage. Die Trägerschaft der Velo-Initiative ist nach wie vor der Meinung, dass die Initiative dem Gegenvorschlag leicht überlegen ist, denn sie definiert den Auftrag etwas klarer. Trotzdem ist die Trägerschaft der Initiative bereit, den Rückzug der Initiative in Betracht zu ziehen, und zwar, sofern der Gegenvorschlag in der vorliegenden Form, also gemäss Mehrheit der KVF-NR, Ständerat und Bundesrat, vom Nationalrat beziehungsweise dann von der gesamten Bundesversammlung gutgeheissen wird. Das setzt aber voraus, dass Sie heute der Mehrheit folgen und den Antrag der Minderheit Hurter Thomas ablehnen, die den Gegenvorschlag abschwächen will.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, der Velo-Initiative oder zumindest dem Gegenvorschlag in der vorliegenden Form zuzustimmen und damit die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass eine Velokultur im Alltag auch in der Schweiz Fuss fasst.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche für die SVP-Fraktion, und ich kann es vorwegnehmen: Wir werden die Initiative zur Ablehnung empfehlen und den Gegenvorschlag ablehnen bzw. die Minderheit Hurter Thomas unterstützen, die eben eine Präzisierung verlangt, die sogenannte Selbstverständlichkeit. Noch einmal: Es geht hier nicht um eine grundsätzliche Ablehnung des Velofahrens, das kann ich hier auch als Präsident des ACS sagen. Ich habe selbst mehrere Velos und bin ein Fan des Velofahrens. Aber ich glaube, was wir in der Schweiz haben, zeigt, dass unser System funktioniert: Die Velowege werden ausgebaut, die Velolobby ist gut vertreten, die Kantone und Gemeinden wissen genau, wo sie ansetzen müssen. Insofern braucht es diese Initiative und auch diesen Gegenvorschlag, der faktisch das Gleiche ist wie die Initiative, nicht.

Lassen Sie mich, bevor ich auf die Initiative und den Gegenvorschlag eingehe, ein paar Punkte klären. Was ich absolut unterstütze: Das Velo ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, das ist mir klar. Aber schauen Sie einmal, wie unsere Mobilität heute aussieht. Wir legen rund 25 Kilometer pro Tag mit dem Auto zurück. Und diese Autofahrt wird auch in Zukunft nicht durch das Velofahren ersetzt – höchstens ein Teil davon. Vorhin sprach jemand über Bus- und Tramfahrten. Gemäss der Verwaltung sind 80 Prozent der Bus- und Tramfahrten unter fünf Kilometern, man könnte also sagen, eigentlich typische Velodistanzen. Genau dies – das Velo nehmen – könnte man heute schon tun, aber es wird nicht gemacht. Wo werden diese Strecken mit Bus und Tram zurückgelegt? Dort, wo man Möglichkeiten findet, wo es flach ist, in der Stadt. Aber man hat keine grossen Ausbaumöglichkeiten. Ich glaube, das muss man sich auch überlegen. Wir haben in der Kommission darüber gesprochen, wo diese Velowege gebaut werden. Wo möchten Sie sie am Schluss haben? Wenn Sie die Velos auf die Trottoirs bringen, haben wir dann ein Problem mit Unfällen. Wir dürfen das hier so nicht unterstützen.

Ich glaube auch nicht, dass das Velo einen grossen Einfluss hat, wenn es darum geht, die Verkehrsdichte zu reduzieren. Schauen Sie einmal heute – klar herrscht heute mit dem Schnee extremes Wetter, trotzdem -: Die Velofahrten leisten keinen grossen Beitrag bezüglich Reduktion der Verkehrsdichte. Denn wer fährt bei schlechtem Wetter? Wer fährt, wenn es sehr kalt ist? Das tun noch die Sportler und die Fans und sonst ein paar wenige – aber mehr nicht. Sie schaffen es nicht, da einen grossen Beitrag zu leisten. Oder haben Sie schon einmal einen Geschäftsmann gesehen, der im Anzug Velo fährt? Es gibt ein paar wenige, das ist richtig, das sind Fans; es ist kein grosser Beitrag bezüglich Reduktion der Verkehrsdichte.

Schauen Sie doch einmal den Bericht an, den das Bundesamt für Raumentwicklung 2016 gemacht hat – man kann sagen, dass das keine Velogeegner sind. In diesem Bericht steht ganz klar, dass das Autofahren durch



das Velofahren praktisch nicht ersetzt werden wird. Überbewerten Sie das nicht!

Jetzt komme ich zur Initiative. Inhaltlich möchte ich dazu nicht mehr gross etwas sagen. Die SVP ist der Meinung, dass wir diese Initiative nicht brauchen. Wir haben kein Problem, die

AB 2018 N 127 / BO 2018 N 127

Hoheit der Kantone spielt, sie funktioniert. Die Initiative produziert genau das Gegenteil, sie verursacht nämlich Forderungen und Kosten. Sie verursacht auch neue Abgrenzungsprobleme. Sie wissen, wie das ist. Die Forderung der Initianten ist klar: Man möchte das jetzt auf Verfassungsebene nehmen, man möchte einen verstärkten Ausbau. Interessant ist übrigens auch, dass gewisse Vertreter sagen: Wir bezahlen das dann aus dem NAF. Sie wissen ganz genau, wofür wir den NAF gegründet haben: für die Strasse, als Pendant zu Fabi. Und jetzt beginnt man, auch noch die Mittel für andere Anliegen in diesem "Kässeli" zu suchen.

Zum Gegenvorschlag: Ich glaube, hier kann ich es kurz machen. Ich bin der Meinung, dass auch mit dieser Kann-Formulierung der Bundesrat hier eine Erwartungshaltung kreiert. Man erwartet hier also eine Änderung. Deshalb glaube ich auch nicht, dass das ein grosser Unterschied ist. Man könnte also sagen, der Gegenvorschlag sei einfach eine andere Verpackung. Es ist aber faktisch der gleiche Inhalt.

Jetzt bin ich schon fast am Schluss. Die SVP-Fraktion wird die Initiative zur Ablehnung empfehlen, die Minderheit bei Absatz 3 unterstützen, den Gegenvorschlag aber sonst dann ablehnen.

Lassen Sie mich hier noch zwei Gedanken zum Velofahren vorbringen. Der erste Punkt – ich glaube, das ist ganz wichtig, auch für Sie, die Vertreter des Velofahrens: Halten Sie doch Ihre Leute einmal ein bisschen mehr dazu an, die Verkehrsregeln einzuhalten. (*Teilweise Heiterkeit*) Also, wenn ich sehe, wie das an der Ampel abläuft: Wenn es rot wird, dann fährt man über das Trottoir, über den Fussgängerstreifen und trotzdem über die Kreuzung. Man erzwingt den Vortritt, und wenn es dann nicht mehr geht, fährt man auf dem Trottoir weiter. Ich glaube, wenn Sie etwas mehr Unterstützung wollen, dann müssen Sie mit solchen Dingen vielleicht aufhören.

Der zweite Punkt, und das ist mir auch als Autofahrer ein Anliegen, ist die ganze Geschichte mit den E-Bikes. Vorhin wurden die Unfälle erwähnt. Es gibt betreffend E-Bikes eine sehr, sehr starke Zunahme der Unfälle und der Kollisionen mit Fussgängern. Das hat verschiedene Gründe. Es hat damit zu tun, dass gewisse Leute ohne Helm fahren. Aber ich glaube, das grosse Problem ist, dass das Abschätzen der Geschwindigkeit der E-Bikes sehr, sehr schwierig ist, auch für Autofahrer. Ich glaube, hier wäre einmal eine Kampagne von der Velolobby angebracht, sodass wir dann hier vielleicht zusammen – der Automobilclub wird sicher auch mit dabei sein – einen Beitrag leisten können.

Also, die Schweiz hat sehr gute Velonetze, Kantone und Gemeinden machen ihre Aufgabe. Wir sind der Meinung, es gibt keinen Korrekturbedarf, und es braucht auch keine Kompetenzverschiebung.

Guhl Bernhard (BD, AG): Velofahren ist gesund, genauso gesund wie Wandern. Ich möchte mich aber trotzdem nicht auf eine Diskussion darüber einlassen, was gesünder ist, und diese zwei Sportarten nicht gegeneinander ausspielen. Ich möchte auch nicht Velo und Auto gegeneinander ausspielen. Es ist aber dennoch so – und damit eben anders, als Herr Hurter gesagt hat -: Ich kenne in meinem Umfeld sehr viele Leute, die neu für den Arbeitsweg eben das E-Bike verwenden statt das Auto.

Ich gehe davon aus, dass Sie anschliessend von unzähligen Einzelvotanten oder, besser gesagt, von Velofans hören werden, welche positiven Erlebnisse sie beim Velofahren hatten, dass Sie schöne Velogeschieden und dass Sie von all den unzähligen Vorteilen des Velofahrens hören werden. Herr Grossen hat bereits damit begonnen und seine Mountainbike-Geschichten erzählt. Wenn ich jetzt nach draussen schaue, dann erinnere ich mich an die Schulzeit, wo ich auf schneebedeckten Strassen meine grossen Probleme mit dem Dynamo hatte. Aber ich möchte Sie hier ja nicht mit diesen Geschichten langweilen.

Die Velonetze können noch verbessert werden. Das Anliegen der Initiative ist berechtigt. Mit dem Aufkommen der E-Bikes erhalten die Velowege auch eine neue Bedeutung. Etliche Pendler, die einen kurzen oder mittleren Arbeitsweg haben oder aus anderen Gründen mittlere oder längere Strecken fahren müssen – sei es nur für einen Verein oder so –, verwenden eben neu häufiger das Velo oder das E-Bike als das Auto. Das ist auch gut so, und das gilt es zu unterstützen. Unterstützen können wir dies, indem wir dem Anliegen der Initiative Rechnung tragen. Die BDP unterstützt es daher, dass die Velowege entsprechend den Wanderwegen ebenfalls in der Verfassung erwähnt werden.

Doch die Initiative geht etwas zu weit. Die Bestandteile, welche über die heutigen Kompetenzen des Bundes bei den Fuss- und Wanderwegen hinausgehen, sollten wir nicht in die Verfassung schreiben. Der Ständerat hat entsprechend einem direkten Gegenvorschlag zugestimmt. Die BDP-Fraktion befürwortet den direkten Gegenvorschlag so, wie ihn der Ständerat beschlossen hat, und nicht so, wie ihn die Minderheit Hurter Thomas



abändern möchte. Die BDP-Fraktion anerkennt zwar auch das Anliegen der Minderheit Hurter Thomas: Die Verhältnismässigkeit muss gegeben sein, da sind wir mit Herrn Hurter einig. Das soll jedoch auf Gesetzesebene festgehalten werden, wie dies im Bereich der Fuss- und Wanderwege heute der Fall ist.

Falls Sie Angst haben, dass nach Annahme der Verfassungsänderung in der Gesetzesberatung vergessen gehen könnte, dass wir das hier so gesagt haben, können Sie mich dann gern zitieren. Oder ich lese Ihnen einfach mal den entsprechenden Passus in Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vor: "Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen." Das ist doch ganz einfach so.

Entsprechend bitten wir Sie, bei Vorlage 2 den Minderheitsantrag Hurter Thomas abzulehnen. Bei Vorlage 1 bitten wir Sie ebenfalls, mit der Kommissionsmehrheit zu stimmen. Es macht keinen Sinn, die Initiative zur Annahme zu empfehlen und dem direkten Gegenvorschlag zuzustimmen. Die BDP-Fraktion wird hier klar dem direkten Gegenvorschlag zustimmen.

Fluri Kurt (RL, SO): Obwohl ich nicht Mitglied des Initiativkomitees bin, bin ich doch auch ein Alltags- und Allwettervelofahrer, und auch heute Morgen hat sich das Fahrrad für die ersten paar Kilometer durchaus bewährt. Wir möchten allgemein in die Lobrede für das Velo einstimmen. Das Velo ist heute Teil unseres Verkehrssystems. Die meisten Mitbürgerinnen und Mitbürger benützen die verschiedenen Verkehrsmittel unterdessen glücklicherweise nicht oder nicht mehr aus ideologischen Gründen, sondern sie wählen dasjenige Verkehrsmittel, das sie am besten, am schnellsten und am sichersten von A nach B führt. Wir reden hier bekanntlich vom sinnvollen Modal Split, den wir ja immer, wenn wir ein Verkehrsmittel fördern, eben auch deswegen fördern, weil damit die anderen Verkehrsmittel entlastet und damit indirekt ebenfalls gefördert werden.

Wir können in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass das Fahrrad und die Velowege heute bereits Teil sehr vieler Agglomerationsprogramme sind. Im alten Infrastrukturfondsgesetz wie auch im neuen NAF heisst es sinngemäss, dass Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration geleistet werden können, wenn sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen. Es wird also bei der Förderung des Verkehrs bereits heute gesamtheitlich gedacht, auch ohne neue Verfassungsbestimmung.

Ich darf in diesem Zusammenhang Herrn Hurter darauf aufmerksam machen, dass mit dem NAF natürlich nicht nur der Autoverkehr gefördert wird. Das "A" in NAF steht nicht für "Autoverkehr", sondern für "Agglomerationsverkehr", und mit Agglomerationsverkehr sind natürlich der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gemeint.

Wir möchten auch die etwas dramaturgisch motivierten Ausführungen der Damen Rytz und Allemann relativieren. Bereits heute ist das Velo auch in den Städten ein sicheres Verkehrsmittel. Es ist nicht so, dass man sich als Velofahrerin und Velofahrer vom Auto bedrängt und bedroht fühlt. Wenn wir beispielsweise die Unfallstatistik der Velofahrerinnen und

AB 2018 N 128 / BO 2018 N 128

Velofahrer betrachten, sehen wir, dass die Unfälle oft auf das Verschulden der Velofahrerinnen und Velofahrer selbst zurückzuführen sind. Es ist schon so – ohne diese Unfälle lächerlich machen zu wollen –, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer die Strassen oft tatsächlich fahrlässig und zum Teil grobfahrlässig benützen und sich dabei selbst gefährden. Sie halten sich häufig tatsächlich nicht an die Verkehrsregeln, sie nützen zum Beispiel den Schwung eines Hangs aus und achten halt doch relativ wenig auf Verkehrsampeln und setzen sich deswegen einer Gefahr aus. Unfälle von Velofahrerinnen und Velofahrern sind also sehr häufig – nicht immer, aber sehr häufig – auf das Verhalten der Velofahrerinnen und Velofahrer zurückzuführen.

Wir dürfen doch darauf hinweisen, dass bereits heute auch in den Städten der Veloverkehr massiv gefördert wird, grösstenteils durch Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs, durch Umnutzung von Strassen oder Strassenspuren, aber auch durch Umnutzung eines Teils der Trottoirs. Aber wir müssen Sie gleichzeitig auch darauf hinweisen, dass es insbesondere den Städten künftig nicht möglich sein wird, für alle Verkehrsteilnehmer eine separate Spur und ein separates Netz zu erstellen. Bereits aus Raumgründen wird es nicht möglich sein, ein Netz für den motorisierten Individualverkehr, ein separates Netz für den öffentlichen Verkehr, ein separates Netz für den Langsamverkehr und noch ein separates Netz für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu erstellen, geschweige denn ein separates Netz für die fahrzeugähnlichen Geräte wie Segways usw. Dazu fehlt in den Städten der Raum. Gefragt sein werden nach wie vor Koexistenz und Verständnis, gegenseitige Rücksichtnahme. Auch das wird also mit der neuen Verfassungsbestimmung nicht ändern.

Nun komme ich zum konkreten Gegenvorschlag und zur Minderheit Hurter Thomas: Die Kann-Bestimmung



ist eben doch nicht identisch mit der Volksinitiative, Herr Hurter. Die Volksinitiative will, dass Massnahmen der Kantone und Dritter durch den Bund gefördert und koordiniert werden. Der Gegenvorschlag enthält eine Kann-Bestimmung, das ist doch ein wesentlicher Unterschied, der sich dann bei der Umsetzung der Initiative zeigen würde. Wir können uns diese Umsetzung mit einer Revision des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vorstellen. Wenn wir in der Verfassung denn schon eine gemeinsame Bestimmung für Fuss- und Wanderwegnetze und für den Veloverkehr haben, dann ist es auch sinnvoll, dieses Gesetz entsprechend anzupassen und nicht ein neues Gesetz zu schaffen. Deswegen sind wir der Überzeugung, dass der Gegenvorschlag eben doch einen wesentlichen Unterschied zur Initiative bringt.

Die Minderheit Hurter Thomas beantragt noch die Ergänzung von Absatz 3 um ein "ausgewiesenes öffentliches Interesse". Wir sind der Auffassung, dass das nicht nötig ist. Die Formulierung des Gegenvorschlages – "Er ersetzt Wege, die er aufheben muss" – beinhaltet die Voraussetzung des öffentlichen Interesses. Das private Interesse genügt nicht.

Nehmen wir das klassische Beispiel eines Veloweges vor einem privaten Grundstück. Hier gibt es möglicherweise zwei Gründe, den Veloweg zu verlegen. Einerseits ist es das Interesse des Grundeigentümers, weil er sich am Veloverkehr, der vor seinem Garten vorbeiführt, stört. Das ist ein ausschliesslich privates Interesse, das sicher nicht zur Aufhebung und zum Ersatz dieses Veloweges genügt. Die Kombination von Gartenausgang und Veloweg kann andererseits aber auch eine gefährliche Situation provozieren. Dann wird es plötzlich das öffentliche Interesse gebieten, diesen Veloweg aufzuheben; er muss aber dann eben ersetzt werden. So ist das öffentliche Interesse bereits mit unserer Formulierung gewahrt.

Der langen Rede kurzer Sinn: Wir sind der Auffassung, dass die Initiative aus föderalistischen Gründen zur Ablehnung zu empfehlen ist. Wir sagen Ja zum Gegenvorschlag. Er ist eine sinnvolle Ergänzung von Artikel 88 der geltenden Verfassung. Einige Mitglieder unserer Fraktion werden allein aus pragmatischen Gründen dem Gegenvorschlag zustimmen, weil sie wissen, dass ohne Gegenvorschlag die Initiative selbst grosse Chancen hätte, angenommen zu werden. Die meisten unserer Fraktionsmitglieder stimmen aber aus Überzeugung für den Gegenvorschlag und bitten Sie, im Sinne der Mehrheit der Kommission zu entscheiden.

Hurter Thomas (V, SH): Herzlichen Dank, ich weiss natürlich, wofür der NAF gebraucht wird, ich bin ja mit Ihnen in der Kommission. Meine Frage: Wenn die Initiative oder der Gegenvorschlag angenommen wird, gibt es erhöhte Anforderungen an den Bund und damit grössere Forderungen an den NAF. Deshalb bleibt weniger Geld für die anderen Projekte. Ist das so?

Fluri Kurt (RL, SO): Da besteht für mich kein zwingender Zusammenhang, nein. Wir haben heute wie früher im Infrastrukturfondsgesetz und auch in der NAF-Gesetzgebung die Bestimmung, dass der Agglomerationsverkehr gefördert werden kann, und dieser Agglomerationsverkehr beinhaltet alle Verkehrsmittel. Ich glaube nicht, dass man unmittelbar gestützt auf diese Verfassungsbestimmung eine zusätzliche finanzielle Förderung des Veloverkehrs verlangen kann. Mehr als heute wird das kaum der Fall sein. Ich sehe eher eine Umsetzung über das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, das dann eine zusätzliche gesetzliche Basis liefern wird für künftige Generationen des Agglomerationsprogrammes.

Mazzone Lisa (G, GE): "Quand on partait de bon matin, quand on partait sur les chemins, à bicyclette", chantait Yves Montand, et tout le monde reprenait en chœur. Mais ces chemins sur lesquels on partait à bicyclette, où sont-ils justement? Aux Pays-Bas, au Danemark? Certainement.

Dans les années 1970, les Pays-Bas se sont mobilisés, suite à de nombreux accidents, pour inverser la tendance qui s'était installée avec l'avènement de l'automobile. En 1990, le gouvernement, se montrant précurseur, adoptait déjà un plan "Vélo" à l'échelle nationale. Il diffusait même un spot télévisé pour vanter les mérites de la petite reine et convaincre les citoyennes et les citoyens d'opter pour ce moyen de transport. Pionnier toujours, il a lancé en 2006 les premières autoroutes à vélos, comme il les appelle, où l'on peut pédaler sans discontinuer sur une distance allant jusqu'à 15 kilomètres.

Au Danemark aussi, les chemins pour les bicyclettes fleurissent. Un réseau de superpistes cyclables, grand luxe, de 300 kilomètres, disposé en étoile depuis Copenhague est planifié et continue de se construire.

L'Allemagne aussi a agi au niveau national. Avec son premier plan "Vélo", en 2002, renouvelé en 2013, le gouvernement fournissait un kit de lancement, c'est ainsi qu'on l'appelait, aux localités qui affichaient une part de modale de moins de 10 pour cent et qui avaient besoin d'un coup de pouce. La Suisse aurait pu recevoir elle aussi son kit de lancement!

Le vélo est bel et bien une solution pour les déplacements quotidiens. Le vélo fait bel et bien partie intégrante d'une politique de mobilité qui "tient la route". Il est rapide, efficace, flexible, peu encombrant, bon pour la santé, ne pollue quasiment pas. En donnant ses lettres de noblesse à la petite reine et en lui offrant enfin un tout petit



trône dans la Constitution, la Confédération sert le bien commun. Cela relève non seulement de l'intérêt des cyclistes, actuels et futurs, mais aussi de l'intérêt de l'ensemble de la société. Plus de cyclistes, c'est moins de bouchons, moins de pollution et des coûts de la santé publique qui baissent.

La décision que nous prenons aujourd'hui introduit un changement de paradigme. C'est une façon de passer à la vitesse supérieure, celle qu'on atteint justement sur les autoroutes à vélos que j'ai mentionnées. "Autoroutes à vélos", le terme est intéressant, car il rappelle que la promotion du vélo doit aussi être une tâche supracantonale.

En inscrivant le vélo dans la Constitution, la Confédération deviendrait responsable d'une politique cohérente d'encouragement du vélo dans toute la Suisse. En faisant sa promotion financièrement ou par des mesures d'aménagement du territoire, du développement des voies cyclables et des infrastructures cyclistes, en garantissant la qualité des réseaux cyclables, elle permettrait à toujours plus de personnes de partir sur les chemins, avec ou sans Yves Montand.

AB 2018 N 129 / BO 2018 N 129

On le sait, chaque nouvel aménagement convainc de nouveaux adeptes. Construire des voies cyclables, c'est permettre à plus de personnes de rouler. Ainsi, les Pays-Bas et le Danemark présentent une part modale du vélo très élevée; ainsi la Suisse est encore à la traîne. Le vélo a bien sa place dans la Constitution, et ce n'est pas trop tôt. Les Verts se réjouissent qu'il y ait un compromis sur ce point et que l'article consacré aux chemins et sentiers pédestres soit complété pour y intégrer le vélo, car le réseau suisse de chemins de randonnée est exemplaire grâce à la décision populaire de 1987 qui visait à inscrire dans la Constitution une réglementation des chemins pédestres. Cette réussite doit être transposée au vélo.

Les Verts soutiennent l'initiative depuis le début, car elle est nécessaire pour poser un cadre, une mission constitutionnelle, pour permettre à la Confédération d'agir à l'échelle nationale. L'initiative a deux avantages: elle ne se contente pas des loisirs mais inscrit aussi le vélo comme une solution efficace au quotidien et ne se contente pas de la formulation "peut". Avec de la bonne volonté, on peut, justement, obtenir de également grands effets. Pas de miracle: si l'on veut développer l'utilisation du vélo, il faut s'en donner les moyens, et les moyens passent aussi, souvent, par le portemonnaie. Si l'on est proche de ses sous, il faut voir qu'il y a un retour sur investissement, plusieurs études montrant en effet que les investissements en faveur du vélo permettent de faire des économies substantielles en matière de santé publique.

A l'heure actuelle, le seul levier pour que la Confédération s'engage en faveur du vélo sont les projets d'agglomération. Il est donc temps d'attribuer une nouvelle compétence à la Confédération, c'est pourquoi les Verts vous invitent à soutenir tant l'initiative que le contre-projet et comptent énormément sur votre bonne volonté.

Girod Bastien (G, ZH): Fietsen is goed voor de gezondheid en het milieu, maar terwijl in Nederland 36 percent van de bevolking regelmatig fietst, zijn het in Zwitserland slechts 8 percent.

Ich war oft in Holland, habe sogar während meiner Zeit im Nationalrat ein Jahr in Holland verbracht. Ich habe gependelt, dort gearbeitet, dort geforscht. Ich konnte nicht nur etwas Holländisch lernen, sondern ich konnte auch mit eigenen Augen sehen, was eine gute Veloinfrastruktur ausmacht.

In Holland, Herr Hurter, sind alle – Jung und Alt, Geschäftsleute, Geschäftsfrauen – mit dem Velo unterwegs. Das sieht man jeden Tag, bei jedem Wetter. Sogar bei einem Wetter, wie wir es heute haben, würden Sie in Holland viele Leute sehen, die mit dem Velo unterwegs sind. Denn wenn man einen eigenen Veloweg hat, wird der Veloweg bei Schneefall nicht einfach mit dem geräumten Schnee zugeschüttet, sondern bleibt frei, und man sieht darauf immer noch sehr viele Leute. Die Infrastruktur macht viel aus.

Aber auch in Holland war die Infrastruktur nicht einfach gottgegeben. In den Siebzigerjahren war der Anteil des Velos am Verkehr in Holland auf einem Tiefpunkt. Dann hat man realisiert, dass man etwas machen muss. Man hat begonnen, systematisch die Veloinfrastruktur auszubauen, und nur dank dieser Initiative ist heute der Veloanteil in Holland so hoch.

Die Schweiz hat bei der Veloförderung zu lange am Konzept des Mischverkehrs festgehalten. Das hat auch damit zu tun, dass Velopolitik oft von jungen, fitten Velofahrern gemacht wurde, die sich im Mischverkehr neben den Autos wohlfühlten und auch die Strasse etwas verteidigen wollten. Doch wenn wir mehr Leuten ermöglichen wollen, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, zur Schule zu fahren, einkaufen zu fahren, dann brauchen wir bequeme, sichere, durchgehende Velowege. Dann reicht es nicht, einen gelb markierten Streifen zu haben. Viele Leute fühlen sich darauf immer noch nicht sicher. Es braucht richtige Velowege, am besten richtig baulich abgetrennt, wie man das eben in Holland auch hat.

Hier stellen sowohl Initiative wie auch Gegenvorschlag einen Paradigmenwechsel dar. Explizit werden Velowege aufgenommen. Wie bei den Wanderwegen ist die Idee eines Weges, dass er durchgehend ist. So wie



man auch einen Wanderer in den Bergen nicht plötzlich sich selbst überlassen kann, so sollte man eben auch die Velofahrer nicht an der Kreuzung, also dort, wo es am wichtigsten ist, sich selber überlassen. Sondern es braucht eben durchgehend sichere Velowege.

Ich komme noch zu gewissen Einwänden, die man nun auch hier gehört hat: Beim Vergleich mit Holland kommt oft das Argument mit dem Platz. Aber schauen Sie sich mal Amsterdam an, Utrecht, Alkmaar – auch das sind historische Städte oder Städtlein, in welchen die Platzverhältnisse eng sind, und trotzdem hat man es geschafft, dort durchgehende, sichere Velowege zu machen. Ein anderer Einwand bei Holland sind natürlich die Berge. Holland hat keine Berge, das ist unbestritten. Aber in der Schweiz sind die Berge geschmolzen – sie sind geschmolzen wegen der Technologie. Mit der heutigen Elektromobilität kann jedes Grosi jeden "Hoger" hochfahren. Das Einzige, was uns noch im Weg steht, wenn es darum geht, ein Veloland zu werden, ist die Veloinfrastruktur. Die Berge stehen hier nicht im Weg, sie wurden von der Technologie aus dem Weg geräumt. Wir haben heute Morgen von Herrn Hurter auch das Argument gehört, Velofahrer sollten sich doch mehr an Verkehrsregeln halten. Ich habe vor ein paar Wochen einen Velofahrer getroffen, der selber beruflich als Polizist arbeitet. Er hat mir gesagt, dass er die Verkehrsregeln nicht immer einhalte, wenn er mit dem Velo unterwegs sei, weil es zum Teil einfach gefährlicher sei, die Verkehrsregeln zu befolgen, und weil es zum Teil Riesenumwege bedeute. In Holland befolgen alle die Verkehrsregeln. Das hat eben auch mit der Infrastruktur zu tun. Wenn man eine ausgebaute, sichere, durchgehende Veloinfrastruktur hat, dann ist es für die Velofahrer auch viel selbstverständlicher, dass sie diese benutzen. Aber heute, wo man einmal alleingelassen wird, einmal mit den Fussgängern und einmal mit den Autofahrern vermischt wird, ist es eben auch für die Velofahrer schwierig, eine rote Linie zu erkennen, die sie dann befolgen sollen.

Kurz: Es braucht die Initiative. Wir von den Grünen unterstützen die Initiative. Wir unterstützen aber auch den Gegenvorschlag; auch er macht diesen Wechsel hin zu Velowegen, auch er hilft, der Sache einen Ruck zu geben. Deshalb schliesse ich, wie ich begonnen habe: Stemt u daarom alstublieft voor de fiets promotie. Ondersteunt u het "Velo-Initiative". Dank u wel!

Hurter Thomas (V, SH): Kollege Girod, jetzt bin ich doch etwas erstaunt über Ihr Beispiel zu den Verkehrsregeln. Jetzt möchte ich hier in diesem Saal von Ihnen hören: Halten Sie in dem Fall die Velofahrer dazu an, die Verkehrsregeln nicht einzuhalten? Beruht in einem Rechtsstaat die Einhaltung der Gesetze auf einer Eigenbeurteilung?

Girod Bastien (G, ZH): Natürlich, die Regeln müssen und sollen eingehalten werden. Aber ich sehe einfach das Dilemma, in welchem die Velofahrer in der heutigen Situation sind. Es ist nachgewiesenermassen so, dass es zum Beispiel viel sicherer ist, wenn man bei Grün etwas früher losfährt, als wenn man zusammen mit dem Lastwagen losfährt und hoffen muss, dass er keinen Schwenker macht. Zum Teil werden auch Umwege verlangt, die einfach nicht verständlich sind. Deshalb habe ich auch ein gewisses Verständnis dafür, dass sogar Leute, die sehr pflichtbewusst sind – wie jener Polizist, den ich als Beispiel erwähnt habe –, zum Teil etwas Mühe haben, weil die Infrastruktur fehlt. Aber natürlich, auch hier kommt nochmals der Aufruf: Alle sollen die Regeln einhalten, auch wenn es zugegebenermassen für Velofahrer manchmal sehr schwierig ist.

Aebischer Matthias (S, BE): Herr Nationalrat Hurter, Sie haben heute Morgen gesagt, die Schweiz sei ein Veloland. Sie irren, Herr Hurter, es ist eben leider nicht so. Wenn es so wäre, hätten wir keine Velo-Initiative gemacht. In der Schweiz geben 8 Prozent der Leute an, dass sie regelmässig das Velo benutzen. In Schweden sind es doppelt so viele, dort sind es 17 Prozent, in Dänemark sind es 23 Prozent, und in Holland sind es 36 Prozent. In der Schweiz sind es eben nur 8 Prozent. Wir sind also kein Veloland, Kollege Hurter, wir sind ein Veloentwicklungsland. Das ist einfach so.

AB 2018 N 130 / BO 2018 N 130

Als Präsident von Pro Velo Schweiz muss es mein Ziel sein, diesen Prozentsatz zu erhöhen. Denn im Zeitalter der Nachhaltigkeit, der Agenda 2030, im Zeitalter der Bewegungsprogramme für Kinder und auch für Erwachsene nimmt das Velo eine zentrale Rolle ein. Velofahren ist nicht nur gesund, es ist auch umweltschonend und entlastet den Strassen- und den Bahnverkehr. Das hat nicht nur die Velolobby gemerkt, sondern Verkehrsspezialisten jeglicher Couleur. So findet zum Beispiel auch der Touring Club Schweiz – der Vizepräsident sitzt hier neben mir –, dass das Velo in die Verfassung gehört und somit breit gefördert werden soll.

Das Motto heute auf der Strasse ist längst ein Miteinander und nicht mehr ein Gegeneinander. Jeder Autofahrer ist ab und zu auch Velofahrer und ab und zu auch Fussgänger. Sogar Kollege Hurter hat zugegeben, dass er ab und zu zu Fuss geht und das Velo braucht. Das Ziel muss es doch sein, dass man eben nicht gegeneinander, sondern miteinander unterwegs ist. Dass man mit Einbezug aller Verkehrsteilnehmer eine möglichst optimale



Variante für den Gesamtverkehr findet, das ist das Ziel. Das sieht von Fall zu Fall, von Stadt zu Stadt und auch von Dorf zu Dorf immer etwas anders aus. Wichtig ist uns von Pro Velo Schweiz jedoch, dass das Velo bei allen Planungen immer von Beginn weg einberechnet wird. Viele Städte und Gemeinden sind weit fortgeschritten und machen das bereits. Leider ist das aber noch nicht überall der Fall.

Deshalb sind wir der Meinung, dass das Velonetz so wie die Fuss- und Wanderwegnetze in die Verfassung gehört- am liebsten mit einer Muss-Formulierung, so wie es der Initiativtext fordert. Doch wir unterstützen auch die Kann-Formulierung des Gegenvorschlages. Entscheidend ist, dass das Velo und die Veloinfrastruktur – Velowege, Velostrassen – besser gefördert werden. Wollen wir den Prozentsatz der velofahrenden Bevölkerung erhöhen, dann ist das unabdingbar. Und es ist im Sinne der Nachhaltigkeit, im Sinne der Volksgesundheit.

Zum Schluss sage ich noch etwas zu den Kosten; das wurde auch schon diskutiert. Wenn jetzt behauptet wird, das würde alles viel kosten und den Bundeshaushalt übermässig belasten, dann entspricht das schlichtweg nicht der Wahrheit. Die Mitfinanzierung durch den Bund ergibt sich bereits aus dem Volks-Ja zum NAF. Das Geld wäre also vorhanden. Es geht einzig und alleine darum, im Sinne einer sinnvollen Gesamtverkehrslösung bei der Planung in Zukunft das Velo von Beginn weg einzubauen.

Ich bitte Sie daher, der Initiative wie auch dem Gegenvorschlag zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Hurter Thomas abzulehnen.

Bühler Manfred (V, BE): Je déclare mes liens d'intérêts: je fais volontiers du vélo dès que j'ai quelques minutes, et j'aimerais vous raconter une petite histoire qui concerne la région de laquelle je viens. Peut-être connaissez-vous le village de Cortébert et le vallon de Saint-Imier? Le canton de Berne a construit, il y a quelques années, une piste cyclable entre Cortébert et Sonceboz qui a coûté 2,6 millions de francs. Ce projet ne comprenait pas seulement une bande cyclable le long de la route principale, mais aussi des portails d'entrée, des îlots comme on les appelle familièrement, et le réaménagement de l'un ou l'autre carrefour. Mais cette bande cyclable de quelque 3 kilomètres, le long d'une route principale qui n'en avait pas, a coûté plusieurs centaines de milliers de francs parce qu'il a fallu acheter du terrain agricole, goudronner en élargissant la route, et planifier tout cela. Cela a eu un coût assez important. Un des problèmes qui a poussé à la construction de cette piste cyclable était l'accès des écoliers à l'école secondaire de Corgémont, depuis mon village de Cortébert, parce que depuis la fermeture d'un passage non gardé sur la voie CFF, il fallait longer la route principale où il n'y avait pas de bande cyclable. On a donc estimé, à juste titre, que c'était un problème de sécurité pour les enfants qui vont à l'école.

Que s'est-il passé par la suite? Ma commune a planché sur une voie cyclable – c'était une idée qui était dans l'air depuis un bon moment – indépendante de la route cantonale principale. Pour réaliser cela, on pouvait suivre des chemins agricoles, mais il y avait un petit chaînon manquant où il fallait traverser la rivière qui coule dans le vallon de Saint-Imier, la Suze – comme tout le monde le sait. Il fallait pour cela construire une passerelle et mettre un peu de groise pour faire un petit chemin sur quelques centaines de mètres. Ce projet, qu'a-t-il coûté à la collectivité? Seulement 120 000 francs. C'est un crédit d'engagement de la commune de Cortébert, dont je suis le responsable des finances, et je suis très heureux que ce crédit d'engagement ait été accepté par la population. Nous avons avec ce projet pu créer une véritable piste cyclable indépendante de la route principale, donc totalement sécurisée, pour un coût de 120 000 francs. Donc nous aurions pu à mon avis faire économiser au canton un demi-million de francs, peut-être même plus, en aménageant uniquement cette petite passerelle et ce chemin en groise pour réaliser ce beau projet de piste cyclable, également piétonne, reliant Cortébert et Corgémont.

Der langen Rede kurzer Sinn: Qu'est-ce que je veux vous dire par là? Plus une compétence dans le domaine de la construction, notamment celle d'infrastructures, se situe haut dans l'échelle – et c'est le cas ici puisqu'on parle d'une disposition constitutionnelle qui concerne essentiellement les vélos, mais également les chemins piétons –, plus on risque d'avoir des dépenses qui explosent, parce que la Confédération et les cantons, avec toute la bonne volonté qui est la leur, ont une vue extrêmement éloignée des problèmes concrets du terrain. Or si vous avez une compétence décisionnelle et un mandat plus bas dans l'échelle institutionnelle, c'est-à-dire au niveau des communes, il est possible de trouver des solutions beaucoup plus adaptées au terrain, aux besoins réels de la population et, finalement, beaucoup moins chères; et la population, la collectivité, les contribuables ne peuvent qu'y gagner.

Pour cette raison, je m'oppose à ce que l'on inscrive les voies cyclables dans la Constitution fédérale. Je pense que la compétence au niveau du canton et des communes, telle qu'elle est prévue aujourd'hui, est suffisante et revient à être bien plus proche du terrain, des citoyens, ce qui permet de faire beaucoup d'économies.

Je vous recommande aussi de rejeter le contre-projet, à moins que vous n'acceptiez la proposition de la minorité Hurter Thomas relative au projet 2.



Markwalder Christa (RL, BE): Zunächst möchte ich meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich bin Mitglied des überparteilichen Initiativkomitees, das die Velo-Initiative lanciert hat, und ich bin in der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf zu Hause, die notabene mehrere Male zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz gekürt wurde.

Das Velo soll gemäss Initiative wie auch gemäss direktem Gegenentwurf seinen Platz in unserer Verfassung finden. Denn Velofahren ist die effizienteste, günstigste, gesündeste und umweltfreundlichste Mobilitätsform für kürzere Strecken im Alltag. Mit dem Velo kann man sich aber auch körperlich fit halten und über die Hügel des Emmentals radeln oder die Herausforderung einer Passfahrt über die Grimsel annehmen, wie sie anlässlich der Tour de Suisse schon zehnmal stattgefunden hat.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern verbraucht das Velo keine fossilen Treibstoffe, bringt einen schnell an einen Bahnhof oder an den Arbeitsplatz und benötigt im Vergleich zum Auto oder Motorrad enorm wenig Platz zum Parkieren. Es trägt seinen Teil zum Klimaschutz bei und vermittelt auch ein Freiheitsgefühl. Man braucht sich an keinen Fahrplan zu halten, muss keinen Autoparkplatz suchen und kann seine Routen frei wählen.

Kurzum: Velofahren widerspiegelt eine liberale Grundhaltung, weil es persönliche Freiheit, Selbstverantwortung punkto körperlicher Fitness, Gemeinsinn in Form eines Beitrages zum Klimaschutz und zu effizienter Mobilität sowie Fortschritt und Innovation verbindet. Die E-Bikes des 21. Jahrhunderts haben die ökologisch schädlichen Zweitakt-Töfflomotoren des 20. Jahrhunderts weitgehend abgelöst. Auch wenn das Velo im 19. Jahrhundert erfunden wurde, hat es sich fortwährend weiterentwickelt, sowohl als Verkehrsträger als auch als Sport- und Kunstgerät, wie Mountainbiking oder BMX-Biking eindrücklich zeigen.

AB 2018 N 131 / BO 2018 N 131

Deshalb verdient das Velonetz in unserer Verfassung eine gleichwertige Behandlung wie die Fuss- und Wanderwege. Das gewährleisten sowohl die Initiative wie auch der direkte Gegenentwurf, zu dessen Gunsten die Initiative zurückgezogen würde.

In einer Schweiz, in der die Menschen zunehmend in Städten leben und in der die alltägliche Mobilität am einfachsten, günstigsten, umweltfreundlichsten und gesündesten mit dem Velo bewältigt werden kann, soll diese Ergänzung der Verfassung gewährleisten, dass das Velo mit der entsprechenden verfassungsmässigen Legitimierung als Verkehrsträger seinen selbstverständlichen Platz in der alltäglichen Realität erhält.

Ich danke Ihnen, wenn Sie den Beschlüssen der KVF-NR folgen und dem direkten Gegenentwurf zustimmen, worauf wir die Initiative entsprechend zurückziehen werden.

Munz Martina (S, SH): Gleichberechtigung ist nicht nur bei den Geschlechtern und Minderheiten ein Thema, Gleichberechtigung ist auch bei der Mobilität ein Thema. Die meisten von Ihnen, die schon einmal auf dem Velo durch eine Stadt gefahren sind, kennen es: Sie fahren auf einem schön markierten Velostreifen, die Strasse wird enger, und schwups, ist der Velostreifen weg. Sie sind plötzlich mitten in der Fahrspur von Auto und Tram. Nicht nur in der Stadt, auch auf dem Land kennen wir das Problem. Radwege oder markierte Velostreifen führen oft über Land, von Dorf zu Dorf, und dort, beim Dorfeingang, wo die Strasse eng und der Verkehr dicht wird, verschwindet die Markierung. Wird im Dorf die Hauptstrasse saniert, entstehen nicht neue Velostreifen, im Gegenteil: Sie verschwinden, kürzlich bei uns so geschehen. Als der Gemeindepräsident darauf angesprochen wurde, verlangte er mehr Selbstbewusstsein von den Velofahrern. Für separate Streifen habe es leider keinen Platz mehr gehabt.

Selbstbewusst soll sich der Velofahrer seinen Platz nehmen. Diese Argumentation erinnert mich auch wieder an die Diskussion zur Gleichstellungsfrage. Der stärkere Verkehrsteilnehmer kann locker solche Sprüche klopfen. Das Risiko trägt in der Regel der schwächere, in diesem Fall die Velofahrerinnen und Velofahrer. Gestern hörte ich im "Echo der Zeit" Valentin Vogt, der im Zusammenhang mit der Lohndebatte den Ball den Frauen zuschob und sagte, sie müssten lernen, sich besser zu artikulieren. Tönt doch irgendwie ähnlich!

Gleichberechtigung der Verkehrsträger ist ein zentrales Thema. Thomas Hurter hat heute im Saal gefragt: "Oder haben Sie schon einmal einen Geschäftsmann gesehen, der im Anzug Velo fährt?" Personen werden also nach dem Verkehrsmittel kategorisiert. Velofahrende Geschäftsleute sind also für die Wirtschaft eine nicht ernstzunehmende Liga.

Es braucht eine Verankerung in der Verfassung. Wie bei der Gleichstellung der Geschlechter ist es zwar noch nicht die Lösung, aber es hilft bei der Sensibilisierung. Der Bundesrat hat in seiner Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012–2015 davon gesprochen, dass der Fuss- und Veloverkehr, der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr drei gleichberechtigte Säulen des Privatverkehrs seien. Doch mit Worten allein lässt sich Gleichberechtigung nicht realisieren. Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sind



bereits in der Bundesverfassung enthalten. Mit der Velo-Initiative verankern wir nun auch das Velo. Das ist ein wichtiger Schritt hin zur Gleichberechtigung.

Der Langsamverkehr hat sich als dritte Säule des Personenverkehrs etabliert. Die Vorteile sind erwiesen, trotzdem geschieht wenig bis nichts. Auch dies sind deutliche Parallelen zur Gleichstellung. Radfahren ist gesund und schont die Umwelt. Dennoch werden grössere Investitionen in den Veloverkehr immer wieder hinterfragt. Dabei sind die Investitionen in den Veloverkehr vergleichsweise sehr gering. Mit der Velo-Initiative wird das Velo gleichberechtigt mit dem Fussverkehr und dem Wandern in der Verfassung verankert. Ziel ist die Schaffung eines gut ausgebauten Wegnetzes für das Velo, wie es heute schon für den Fussverkehr existiert. Nur sichere Velowege werden genutzt.

"Bike to work" entlastet die Strassen. Ich lade alle Geschäftsleute ein, dieses Verkehrsmittel zu nutzen, denn es fördert auch ihre Gesundheit. Machen wir einen mutigen Schritt! Verankern wir das Velo in der Verfassung! Sie haben nicht zu befürchten, dass damit die gesamte Mobilität auf den Kopf gestellt wird. Und noch etwas: Vor ziemlich genau 200 Jahren, nämlich 1817, ist das erste dokumentierte Velo entstanden. Machen wir dem Velo ein Jubiläumsgeschenk!

Romano Marco (C, TI): Vi invito ad approvare il controprogetto realizzato dal Consiglio federale e sostenuto già dal Consiglio degli Stati per concretizzare in maniera pragmatica quanto proposto dagli autori di questa iniziativa popolare, di cui sono tra i primi firmatari. L'iniziativa popolare "per la promozione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali" sarà poi, a mio giudizio, da respingere, se arriva in votazione popolare, ma auspico che possa essere ritirata affinché vi sia il massimo sostegno al controprogetto.

Politicamente ci siamo, ma nella pratica in parecchie regioni della Svizzera – penso in particolare alla Svizzera italiana – vi è molto da pedalare per concretizzare quanto hanno richiesto le oltre centomila persone che hanno firmato l'iniziativa.

La promozione delle vie ciclabili, dei sentieri e dei percorsi pedonali è una competenza cantonale e comunale. Questo deve restare in un'ottica federalista e sussidiaria. In assenza di un approccio organico e completo in tutto il nostro territorio nazionale, è tuttavia fondamentale sancire il principio nella Costituzione affinché vi sia una promozione coordinata di queste infrastrutture di mobilità. Strade e ferrovie sono il fondamento delle nostre infrastrutture di trasporto di base, pedoni e ciclisti devono ora trovare il giusto riconoscimento. Anzi, come ben sappiamo, sgravano l'attuale rete, satura soprattutto negli orari di punta.

La proposta del controprogetto è moderata e assolutamente finanziabile. Sventolare paure relative ai costi è fuori luogo. I piani di agglomerato prevedono già oggi i mezzi necessari per la mobilità su due ruote e quella pedonale. Ricordiamo che stiamo parlando di investimenti infrastrutturali, quindi investimenti a favore delle prossime generazioni. L'urbanizzazione dell'ultimo cinquantennio impone la necessità di completare i percorsi pensando ora anche alle biciclette e ai pedoni, sia in un'ottica di spostamenti professionali sia nel tempo libero. Una pianificazione territoriale efficiente e un coordinamento tra mobilità su due ruote e mobilità a piedi, permettono anche di evitare situazioni di conflitto e pericolo, come ne conosciamo oggi purtroppo spesso. A beneficiarne è la fluidità e la sicurezza di tutte le persone che si muovono. E non dimentichiamo che un tale approccio permette anche di scaricare le strade, le vie di trasporto oggi troppo spesso sovraccariche.

Il 50 per cento degli spostamenti in automobile e l'80 per cento in bus o tram oggi è più corto di 5 chilometri. Queste distanze – data una infrastruttura ben sviluppata e ben gestita che garantisce la sicurezza – possono essere ricoperte sempre più in bicicletta ed a piedi. E non dimentichiamo che la crescente diffusione, accompagnata dallo sviluppo tecnologico, delle biciclette elettriche riduce la fatica delle salite e delle distanze, permettendo di compiere questi tragitti anche in abito e in cravatta.

Vi sono poi gli aspetti turistici e sportivi. La bicicletta fa parte della nostra tradizione nel tempo libero e abbiamo, con il nostro magnifico territorio, il potenziale per attirare in tutte le regioni del paese turisti da tutta Europa che possono godersi il territorio, i nostri sentieri alpini e anche le nostre realtà cittadine.

In conclusione, invito a raccomandare di respingere l'iniziativa popolare, che spero possa essere ritirata, e ad approvare il controprogetto.

Semadeni Silva (S, GR): Noi tutti siamo pedoni, ciclisti, automobilisti, utenti dei mezzi pubblici, quasi sempre tutt'in uno. È quindi nell'interesse di tutti noi che si sviluppino le varie possibilità di muoversi, ma soprattutto quelle sostenibili, quelle che non inquinano. Per le biciclette abbiamo fatto ancora troppo poco. Anche il Consiglio federale ritiene un maggiore impegno a favore delle vie ciclabili opportuno ed appropriato.

In Svizzera circolano oggi almeno 3 milioni di biciclette. Un numero crescente di persone impiega la bicicletta per



andare al lavoro o per mantenersi in forma. Secondo Velosuisse nel 2016 in Svizzera sono state acquistate 324 581 biciclette, fra le quali quasi un quarto erano biciclette elettriche – un aumento del 14 per cento rispetto all'anno precedente. È quindi giusto impegnarsi per le biciclette, e promuovere la bicicletta significa prima di tutto separare il traffico ciclistico da quello motorizzato e da quello pedonale, che hanno velocità diverse. Così si migliorano le condizioni per i ciclisti e significativamente anche la sicurezza stradale. La pista ciclabile sicura rappresenta un'alternativa ecologica e sana ai percorsi congestionati dal traffico automobilistico.

La bicicletta crea pure un interessante indotto turistico. Scoprire la Svizzera in bicicletta, su ciclopiste attrattive e sicure anche per bambini, rappresenta un'offerta sempre più ambita, evidenziata dal lavoro di Svizzera Mobile. I conflitti che sorgono per il forte aumento di "mountainbikers" vanno risolti stabilendo regole per il rispetto reciproco degli utenti dei sentieri e per la salvaguardia degli interessi della natura.

Promuovere la bicicletta significa soprattutto realizzare, migliorare e ampliare la rete di ciclopiste, combinando il tutto con l'uso dei servizi pubblici.

È incontestabile: la diffusione dell'uso della bicicletta contribuisce a decongestionare il traffico, a ridurre le emissioni di CO₂, a promuovere la salute e il turismo sostenibile. Ben venga quindi l'iniziativa per la bici, che intende dare una significativa spinta alla promozione della mobilità ciclabile! Questa tocca oggi ai cantoni e ai comuni. L'iniziativa per la bici chiede che la Confederazione abbia a sua volta delle competenze, come per i sentieri, come per i percorsi pedonali. La Confederazione deve poter svolgere la stessa funzione di coordinamento e, se necessario, di assistenza. Deve poter mettere a disposizione fondamenti validi per l'intero territorio nazionale. La regolamentazione dettagliata e la relativa esecuzione rimangono, come finora, di competenza dei cantoni.

Il controprogetto diretto del Consiglio federale all'iniziativa per la bici contempla a sua volta queste mete e io stessa quale iniziativista, come anche il comitato d'iniziativa, siamo pronti a ritirare l'iniziativa se il controprogetto invariato viene accettato in Parlamento. Siamo pronti ad accettare la principale differenza fra iniziativa e controprogetto, cioè la formulazione potestativa al posto di quella imperativa per la promozione e il coordinamento dei provvedimenti da parte della Confederazione. Benché l'iniziativa sia più consistente, anche il controprogetto rappresenta un importante passo nella giusta direzione. Il nuovo compito costituzionale rafforzerà la posizione del traffico lento nella politica nazionale. E i modesti costi supplementari verranno compensati all'interno dell'USTRA.

Vi prego quindi di sostenerne gli intenti, anche votando solo per il controprogetto invariato, come raccomanda la maggioranza della commissione.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Je déclare mes liens d'intérêts: je suis vice-présidente de Suisse Rando, l'organisation faîtière des associations cantonales de tourisme pédestre qui s'occupe, au côté des collectivités publiques, de la signalisation des chemins de randonnée et de la promotion du tourisme pédestre. Comme telle, je peux témoigner de l'importance et de l'efficacité des dispositions constitutionnelles consacrées aux chemins pédestres. Grâce à l'article 88 de la Constitution, la Suisse dispose d'une infrastructure de chemins de randonnée exceptionnelle, que ce soit du point de vue de son étendue – 65 000 kilomètres de sentiers – ou de celui de la qualité de la signalisation et de l'entretien des chemins.

Les dispositions constitutionnelles actuelles fonctionnent donc très bien en ce qui concerne la marche à pied. La Confédération soutient les chemins pédestres et la randonnée par le truchement de Suisse Rando, mais nos activités sont aussi basées sur les soutiens des membres de nos associations cantonales, de nombreux donateurs privés et d'entreprises, d'institutions ou d'associations partenaires, et, bien sûr, des cantons et des communes. Enfin, un engagement fort de bénévoles sur le terrain permet d'assurer une signalisation et une qualité optimale des chemins.

Cette expérience montre qu'il n'est pas nécessaire que la Confédération s'occupe de tout. En matière de chemins pédestres, c'est l'intervention coordonnée de très nombreux acteurs qui permet d'assurer à la marche – qui est l'activité de loisir préférée des Suisses – une infrastructure et une promotion adéquates. Dès lors, pour en revenir à l'objet qui nous occupe aujourd'hui, il est certainement possible d'en rester au contre-projet. Les bases constitutionnelles qui fonctionnent si bien pour encourager le tourisme pédestre devraient être suffisantes pour assurer au vélo une infrastructure du même niveau.

Je regrette cependant que la notion de sécurité ne figure pas dans le contre-projet, ce qui laisse au texte de l'initiative une certaine plus-value. En effet, les cyclistes, plus encore que les randonneurs, sont exposés en permanence au danger du trafic automobile. La question de la sécurité est pour eux bien plus aiguë, comme le prouvent malheureusement chaque année les statistiques des accidents.

Il faut dès lors souhaiter que, si c'est le contre-projet qui s'impose plutôt que l'initiative, cette dimension incontournable sera prise en compte sérieusement lors de la planification, de la coordination et de l'aménagement



des pistes cyclables, ainsi que dans les informations qui seront données sur la mobilité cycliste. En tant que représentante des randonneurs de ce pays, je ne peux que saluer le fait que le champ d'application des dispositions constitutionnelles qui concernent les chemins pédestres soient étendues aux voies cyclables. Le vélo, comme la marche, fait partie de la mobilité douce. Le plaisir du mouvement est le même, ainsi que les bienfaits pour la santé, pour la qualité de vie et pour l'environnement. En particulier dans les milieux urbains et partout où les distances à parcourir sont courtes, le vélo constitue une excellente alternative aux moyens de transport motorisés. C'est un potentiel qu'il faut impérativement exploiter dans le cadre de l'application de l'accord de Paris sur le climat. D'ailleurs, la question du soutien aux voies cyclables s'était déjà posée en 1977 lors des débats sur l'article 88 de la Constitution, qu'on avait alors finalement décidé de ne consacrer qu'aux chemins pédestres.

Le complément apporté aujourd'hui arrive donc tardivement, mais il est parfaitement dans l'ordre des choses. En quarante ans, nous avons pu instaurer et pérenniser une infrastructure de grande qualité pour la randonnée. Pour le vélo, tout reste encore à faire, et il est temps de s'y mettre. En tant que vice-présidente de Suisse Rando, il ne me viendrait pas à l'idée de concevoir ces deux activités comme des activités rivales. Au contraire, elles sont complémentaires et doivent être judicieusement coordonnées. D'ailleurs, beaucoup de marcheurs sont aussi des cyclistes.

Je vous invite dès lors à recommander d'accepter à la fois l'initiative, car elle a l'avantage d'insister sur la notion de sécurité, et le contre-projet, qui constituera, comme le montre l'expérience de Suisse Rando, une excellente base pour la promotion des voies cyclables et du cyclisme.

Glarner Andreas (V, AG): Bei allem Respekt vor den Sammelnden und den Unterzeichnenden – diese Initiative ist nun wirklich ähnlich nötig wie der Schneefall von letzter Nacht, es braucht sie schlicht nicht.

Was sind die Ziele der Initianten gemäss Deklaration auf deren Homepage? Sie sagen, mit der Förderung des Veloverkehrs müssten auch die Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängerinnen entschärft werden – danke, das kann mit Rücksichtnahme und Anstand bestens erfolgen!

Das Trottoir gehöre dem Fussverkehr, sichere Velonetze sollten abseits der Fussgängerareale erstellt werden. – Nein, es ist doch interessant: Die gleichen Kreise, die immer den haushälterischen Umgang mit dem Boden fordern, wollen hier keine Kombination der Verkehrsflächen, wie sie eben auf vernünftigen Velorouten angedacht ist. Warum nicht auch hier? Wir Autofahrer mussten ja auch Boden preisgeben.

Vonseiten der Initianten heisst es auch, man müsse Unterstützung von Bund und Kantonen für Bauten und für Kampagnen haben. – Wir haben schlicht und einfach nicht die Mittel dafür, und wir brauchen auch keine weiteren Beamtenstellen. Das Velofahren wird genügend gefördert.

Allein dass die Initianten den Bund stärker einbinden und ihm mehr Kompetenzen einräumen wollen, ist ein

AB 2018 N 133 / BO 2018 N 133

absolutes Unding, auch hinsichtlich unseres bewährten Föderalismus. Diesem Bund, also genau dem Bund, welcher sonst schon mit Aufgaben überlastet und auch überfordert ist, diesem Bund soll nun noch eine weitere Aufgabe überbunden werden. Ich habe es erwähnt: Wir haben schlicht nicht das Geld dafür. Unsere steuerzahlenden Bürgerinnen und Bürger ächzen sonst schon unter der Steuerlast.

Aber natürlich bin auch ich dafür, dass Velofahrer sicher sind. Dass bereits viel dafür getan wird, dürfte hier unbestritten sein. Dafür genügen die bestehenden Gesetze vollauf. Ja, Velofahrerinnen und Velofahrer haben es gut in unserem Land.

Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung: Die Anliegen der Velofahrer würden sicher auf eine grössere Beachtung und Akzeptanz stossen, wenn sich die Velofahrer in den Städten anständig aufführen würden. Was gerade beispielsweise in einer Stadt wie Zürich abgeht, spottet jeder Beschreibung. Würde die Polizei dieses Verhalten so ahnden, wie sie die unschuldigen Autofahrer verfolgt, dann käme sie mit der Arbeit in der Tat nicht mehr nach. Aber auch das Verhalten gewisser Radfahrer auf Bergstrecken und Wanderwegen ist, gelinde gesagt, inakzeptabel.

Fazit: Mit Anstand und Rücksichtnahme werden die Hauptziele der Initianten erreicht – und das dann erst noch gratis! Also, lehnen Sie sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag ab; es wird genug getan für die radfahrende Bevölkerung.

Friedl Claudia (S, SG): Wir haben jetzt gerade ein interessantes Votum gehört. Wir haben gehört, dass der Bund, obwohl er 5 Milliarden Franken vorwärtsmacht, kein Geld für sichere Velowege hat.

Jetzt zu meinem Votum: Das Velo ist ein platzsparendes, umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel. Das ist allgemein bekannt und akzeptiert. Es ruft aber auch nach Überlegungen, wie man



das Velofahren attraktiver machen kann. Ein gutes Vorbild sind die Fuss- und Wanderwege. Wir wissen, damit haben wir in der Schweiz eine eigentliche Fuss- und Wanderwegbewegung schaffen können. Die Schweiz hat eines der attraktivsten Wanderwegnetze – ich würde sagen, wohl weltweit –; dies dank einem Verfassungsartikel, welcher den Bund dazu verpflichtet, die Kantone und Gemeinden bei der Anlage und Erhaltung von Wanderwegen zu unterstützen. Egal, wo in der Schweiz man ist, man findet in kürzester Zeit eine Wanderwegtafel, die einem einen schönen Weg aufzeigt.

Das Velofahren sollte nun genauso stark gefördert werden wie das Wandern. Genau dies fordert die Initiative und nichts anderes. Es ist gut, dass die Aufmerksamkeit jetzt auf das Velo gerichtet wird. Vor allem in den Städten ist der Nachholbedarf beträchtlich. Wer schon mal in Amsterdam, in Kopenhagen oder sonst in einer dieser nördlichen Städte unterwegs war, kennt das Bild: Wohin man schaut, gibt es Velos und Velowege. Im innerstädtischen Bereich gibt es für einen sicheren und bequemen Veloverkehr geradezu futuristisch anmutende Bauwerke. Denn wenn man auch Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen bewegen will, muss es einen gewissen Komfort geben. Mit hängenden Kreiseln oder mit Brücken, die den Höhenunterschied zwischen zwei Punkten überwinden, kann man viel erreichen. Jede Stadt hat also ihre Herausforderungen. In Bern, mit der schönen Aare, muss man doch ziemlich viele Höhenmeter zurücklegen, wenn man vom einen Quartier ins andere will. Auch in meiner Heimatstadt St. Gallen geht es entweder hinauf, oder es geht hinunter, da die Stadt zwischen zwei Hügelketten liegt. Das ist doch auch immer eine sportliche Herausforderung.

Innovation ist da gefragt, gerade auch, wenn es um gefährliche Passagen geht. Denken Sie an unübersichtliche Kreuzungen, verzwickte Spurwechsel, bei denen man den Arm ausstrecken muss, und auf dem Boden hat es noch eine Tramschiene, die man nicht tangieren sollte. Das ist schwierig, und das hält vor allem in der Stadt auch viele Leute vom Velofahren ab. Sicherheit ist ein wichtiger Aspekt. Immerhin verunfallen immer noch mehr als 2000 Menschen jährlich mit dem Velo auf unseren Strassen.

Für jedes Wohnquartier – das ist mir als Präsidentin des Hausvereins Schweiz besonders wichtig –, für jedes Wohnquartier ist es eine enorme Aufwertung, wenn es gute interne Veloerschliessungen gibt und sichere Veloverbindungen zu den Treffpunkten des öffentlichen Lebens, zum öffentlichen Verkehr und in die Zentren hinein. Es ist Zeit, auf den Strassen genügend Platz für das Velo zu schaffen.

Mehr Mobilität mit dem Velo bringt eine ganze Reihe an positiven Effekten, davon wurde heute schon viel gesprochen. Die Gesundheitskosten können gesenkt werden, die Umwelt wird von Abgasen und Feinstaub entlastet, und der Stau auf den Strassen kann abgebaut werden. Jede Umsteigerin, jeder Umsteiger sollte wirklich belohnt werden, denn das ist ein Gewinn für die Allgemeinheit. Es wird auch weniger auf den Trottoirs gefahren, wenn es sichere Velowege gibt.

Der Gegenentwurf des Bundesrates geht in die richtige Richtung. Diesem muss man sicher zustimmen. Mit einer Kann-Formulierung ist er jedoch zu wenig verbindlich. Wollen wir, dass wirklich etwas geschieht, dann ist die Initiative das richtige Mittel. Damit werden die Velowege den Fusswegen und Wanderwegen gleichgestellt. Das heisst, sie können zum gleichen Erfolgsmodell werden.

Ich bitte Sie deshalb, auch die Initiative zu unterstützen.

Moret Isabelle (RL, VD): Je déclare mes liens d'intérêts: j'adore le vélo, que ce soit le vélo de route, en ville, quand je suis seule, le vélo électrique avec mes collègues du PLR ou le vélo en tandem avec "Follow Me", en famille.

L'initiative dont nous débattons aujourd'hui a été lancée avec le soutien de 26 associations différentes et de représentants politiques de tous bords. Elle repose sur un constat simple: alors que le vélo est un moyen de mobilité à la fois économique, écologique et bon pour la santé, il demeure souvent le parent pauvre de nos projets de mobilité.

En effet, face à l'augmentation du trafic, notamment dans les centres urbains, et face aux défis environnementaux, le cyclisme offre des perspectives intéressantes. Pourtant, la cohabitation avec les autres modes de transport, en particulier avec l'automobile, n'est pas toujours simple ni sans danger. Notre Constitution garantit l'existence d'une infrastructure pour les véhicules à moteur; elle garantit également l'existence d'une infrastructure pour les trains. Elle prévoit par ailleurs une contribution financière destinée au trafic aérien. Enfin, elle prévoit même, à son article 88, un soutien aux chemins et sentiers pédestres. Mais, à l'heure actuelle, le trafic cycliste n'est hélas! pris en compte nulle part.

C'est en ce sens que l'initiative vélo a été lancée, afin d'offrir aux pistes cyclables la même attention qu'aux chemins et sentiers pédestres. Le Conseil fédéral a préféré y opposer un contre-projet, afin de maintenir exactement les mêmes devoirs et prérogatives à l'article 88, tout en étendant la portée dans le sens demandé par les initiants. Il s'agit là d'une proposition tout à fait raisonnable, et je vous invite donc à la soutenir.

Permettez-moi de terminer sur un constat qui nous réjouira tous: notre réseau de randonnée pédestre est



excellent et fait notre fierté. Et bien que les compétences en la matière soient partagées en bonne intelligence entre la Confédération, les cantons et les communes, ce réseau est planifié et maintenu sans que quiconque se plaigne aujourd'hui de bureaucratie excessive ou d'entrave au fédéralisme. Offrons donc le même modèle de succès au trafic cycliste!

Glättli Balthasar (G, ZH): Ich habe gut zugehört. Das hat mir gefallen: Le vélo, c'est bon pour la santé. Das ist etwas, was man immer wieder gehört hat. Es ist durchaus aus Eigennutz, dass man sich mehr fürs Velo einsetzen möchte. Dieses Herz fürs Velo und für das Velofahren, das ich durchaus auch über die Parteigrenzen hinweg spüre, freut mich. Ich möchte aber sagen: Manchmal ist es ja so, dass man ein wenig verliebt in etwas ist, sich dann aber trotzdem nicht so verhält, dass man ihm das nötige Gewicht gibt. Ich habe das Gefühl, das ist beim Velo ein wenig der Fall.

Alle sind Velofans – okay, Mauro Tuena, fast alle –, aber wenn es dann wirklich darum geht, dass man die nötige Infrastruktur dafür schafft, dass das Velofahren nicht nur eine Sache

AB 2018 N 134 / BO 2018 N 134

des Vergnügens, sondern eine Selbstverständlichkeit im Alltag ist, dann liegt es eher etwas im Argen, gerade in den Städten. Ich hoffe, dass auch der Gegenvorschlag, der ja etwas weniger verbindlich ist, am Schluss dazu führt, dass man nicht nur Lippenbekenntnisse macht, sondern wirklich Nägel mit Köpfen. Ich selbst und wir Grünen hätten lieber die Initiative gesehen. Wir kämpfen weiterhin für die Initiative, solange sie noch im Spiel ist.

Es geht aber nicht nur ums Herz, es geht nicht nur um die eigene Gesundheit, sondern um mehr: Es geht um die grundlegende Frage dieses Jahrhunderts, um die Klimafrage. Der Verkehr ist, das wissen Sie, in der Schweiz einer der grössten Energieverbraucher. Wir finden hier immer wieder Kompromisse, wenn es um den Gebäudebereich geht. Beim Verkehr sind wir weniger gut unterwegs. Der Verkehr benötigt einen Drittel der Endenergie – Tendenz steigend –, bei den CO₂-Emissionen ist es gar, wenn man den Flugverkehr einrechnet, die Hälfte.

Jetzt kann man sagen, okay, den Flugverkehr können wir nicht mit dem Velo ersetzen. Das wäre wohl illusorisch, auch wenn Veloferien in der Schweiz vielleicht eine Alternative zu irgendeinem Städteflug sein könnten. Das muss man aber selbst entscheiden, das können wir nicht mit dieser Initiative ändern. Wenn wir aber schauen, wo das Auto tatsächlich gebraucht wird, müssen wir sagen, die Hälfte der Fahrten mit PW ist kürzer als fünf Kilometer. Das sind Angaben aus Statistiken des Bundes. Zusätzlich muss man auch sagen, dass der Katalysator, wenn man so kurze Fahrten macht, noch weniger wirkt. Das heisst, es fällt dann in der Phase des Warmlaufens des Motors tatsächlich die grösste Belastung bezüglich CO₂, aber auch bezüglich Kohlenwasserstoffe und NO_x an.

Gleichzeitig muss man aber auch sagen, dass doch diese Fünf-Kilometer-Fahrten diejenigen sind, die man am ehesten auch durch sanfte Mobilität ersetzen könnte. Deshalb, und auch wenn wir mit dem Klimaschutz ernst machen wollen, müssen wir auf die sanfte Mobilität setzen, und zwar idealerweise mit verbindlichen Massnahmen, nicht nur mit Liebeserklärungen.

So kann ich schliessen: Le vélo n'est pas seulement bon pour la santé individuelle, mais aussi pour celle de notre planète.

Hadorn Philipp (S, SO): Die Mobilität ist eine Errungenschaft, auf die zu verzichten mir schwerfallen würde. Ja, ich erachte es als eine Errungenschaft, dass es für nicht wenige Personen in unserer Bevölkerung möglich ist, ein Tram oder einen Bus zu besteigen, gelegentlich ein Motorrad oder ein Auto zu benutzen, mit der Bahn zu fahren und auch mal in ein Flugzeug zu steigen. Für viele Menschen in diesem Land ist dies erschwinglich geworden, nicht gerade alles jeden Tag, so hoffe ich wenigstens, sondern gelegentlich, bei Bedarf, bei Notwendigkeit.

Ich persönlich kann dem Reisen, selbst auf andere Kontinente, durchwegs etwas Positives, Horizonterweiterndes, Völkerverbindendes und Solidarität- und Verständnisweckendes abgewinnen – wären da nicht die Emissionen, der Verschleiss an Land und Material, auch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Natürlich kann ich unumwunden zugeben, dass ich als Mitverantwortlicher der Gewerkschaft des Verkehrspersonals eine besondere Zuneigung zum kollektiven Verkehr habe. Aber auch die anderen Mobilitätsmöglichkeiten nutze ich gerne.

Die Sicherheit des Verkehrs ist ein wesentlicher Faktor. Was nützt mir die grosse Bewegungsfreiheit, wenn ich unterwegs zu befürchten habe, entweder wegen lausiger Infrastruktur oder wegen eines betrunkenen oder telefonierenden Verkehrsteilnehmers in einen Unfall verwickelt zu werden und das Ziel nicht zu erreichen? Nicht



nur der kaum zu stillende Mobilitätshunger unserer Gesellschaft wirft Fragen auf. Auch das eigene Verhalten gilt es kritisch zu betrachten und ebenso unsere neuesten Beschlüsse, welche den Schutz vor alkoholisierten Autofahrenden minimieren, sei dies mangels der Option einer Wegfahrsperrung oder wegen des Alkoholausschanks und -verkaufs an Autobahnraststätten und Tankstellenshops.

Unbestreitbar ist der Langsamverkehr diejenige Mobilitätsform, die wohl in jedem Rating oder bei jeder Benchmark des Nahverkehrs ökologisch und wirtschaftlich am besten abschneiden wird. Gerade in der Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, als dessen Zubringer, ist der Fuss- und Veloverkehr ein tragender Pfeiler, um die persönliche, individuelle Logistikkette sinnvoll zu gestalten. Die weitestgehend ausbleibenden, die Natur belastenden Emissionen und die positiven Auswirkungen auf das physische und psychische Wohlbefinden rechtfertigen es bereits, dass diese Mobilitätsform in unsere Verfassung Eingang findet. Eine sichere Verkehrsplanung bietet auch dem Langsamverkehr die notwendige Infrastruktur.

Velo-, Fuss- und Wanderwege sind Schlüsselemente, die es braucht, damit die Menschen für Kurzstrecken auf das Auto verzichten. Die Nutzung dieses Potenzials, indem man sich für eine Strecke von einem Kilometer eine Viertelstunde zu Fuss oder für eine Strecke von bis zu fünf Kilometern mit dem Velo fortbewegt, entlastet den Nahverkehr in den Bereichen des öffentlichen Verkehrs und des Autoverkehrs. Die vorliegende Initiative wie auch der Gegenvorschlag können entscheidend dazu beitragen, dass Sitzplätze in Tram und Bus wieder zu ergattern sind, der Verkehr auf der Strasse weniger Stau erdulden muss und damit auch andere Kosten reduziert werden können.

Dazu braucht es Investitionen in die Infrastruktur des Langsamverkehrs. Dass diese im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmassnahmen relativ günstig sind, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zuträglich sind, den Tourismus fördern und erst noch klimaschonend wirken, liegt auf der Hand. Mit der vorliegenden Initiative oder mit dem Gegenvorschlag setzen wir hierzu einen wichtigen Grundstein mit Ausbaupotenzial.

Ich danke den Initiantinnen und Initianten für dieses zukunftsweisende Vorhaben. Sie haben damit eine Diskussion ausgelöst, die das Denken – das Nachdenken über unseren Mobilitätshunger – und das Weiterdenken anregt.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich habe jetzt bei einigen Voten, auch bei Voten Ihrer Vorrednerinnen und Vorredner, festgestellt, dass Sie offenbar darunter leiden, dass Sie sich mit dem Velo nicht sicher durch die Städte bewegen können. Auch meine Stadt, die Stadt Bern, wurde kritisiert. Aber jetzt mal ehrlich: Ich fahre jetzt etwa seit dreissig Jahren Velo in dieser Stadt. Es gab nie Probleme irgendwelcher Art, vorwärtszukommen, auch nicht punkto Sicherheit. Bin ich der Zeit voraus, oder können Sie nicht Velo fahren?

Hadorn Philipp (S, SO): Wahrscheinlich müssten wir einen externen Gutachter oder Experten beiziehen, der unser jeweiliges Velofahren analysiert und der bewertet, wie es genau ist.

Es ist eine Tatsache, dass heute der schwächere Verkehrsteilnehmer schlussendlich auch im Unfallgeschehen schwerere Folgen zu tragen hat. Es ist auch eine Tatsache, dass grundsätzlich das stärkere Fahrzeug – ein Auto –, wenn es in Kontakt mit dem Velo kommt, der Gewinner ist und dass dies katastrophale Folgen hat. Ich glaube, wir alle haben entweder selbst erlebt – ich zum Glück noch nicht – oder beobachtet, wie Leute Verkehrstopfer und damit Leidtragende wurden, gerade auch weil die Infrastruktur nicht entsprechend angepasst ist.

Bühler Manfred (V, BE): Herr Hadorn, in meiner Gemeinde haben wir für 120 000 Franken eine kleine Velostrasse über einen Fluss bauen können, um zum Nachbardorf zu gelangen. Gleichzeitig hat der Kanton für zighunderttausend Franken einen Velostreifen gebaut, auf der Kantonsstrasse, genau parallel. Finden Sie nicht, dass es falsch ist, die Kompetenz jetzt auf Bundesebene anzusiedeln, wo die Lösungen sicher teurer und weniger bedürfnisgerecht sein werden?

Hadorn Philipp (S, SO): Geschätzter Kollege, ich denke nicht, dass es auf Bundesebene grundsätzlich teurer kommt. Ich erwarte eigentlich, dass es eine Koordination von oben her gibt, die möglicherweise – wenn die Massnahmen noch

AB 2018 N 135 / BO 2018 N 135

nicht gut abgestimmt sind – sicherstellt, dass auf den verschiedenen Ebenen all diese Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs aufeinander abgestimmt werden, damit gerade nicht Mehrkosten entstehen, sondern Synergien und ein Konzept, das für den Nutzer und die Nutzerin schlussendlich auch Bestand hat.

Hess Erich (V, BE): Ich muss zuerst meine Interessenbindungen bekanntgeben: Mein Velo wurde vor über



achtzehn Jahren geklaut. Deshalb bin ich seit mehr als achtzehn Jahren nicht mehr Velo gefahren. Zudem bin ich ein fanatischer Autofreund.

Wir haben gestern darüber diskutiert, dass wir Aufgaben des Bundes abbauen und überprüfen wollen. Da darf der Bund ganz sicher nicht noch weitere unnötige Aufgaben übernehmen, die gar nicht in seine Zuständigkeit fallen. Es hat bis jetzt sehr gut funktioniert, indem die Gemeinden und allenfalls die Kantone für die Rad- und Wanderwege zuständig sind. Es kann nicht sein, dass hier der Bund weitere unnötige Aufgaben übernimmt.

Sie müssen wissen: Viele Radfahrer haben das Gefühl, die Strassen gehörten ihnen. Das Gegenteil ist der Fall: Wenn wir die Finanzierung der Strasse anschauen, müssen wir im Hinterkopf behalten, dass der normale Autoverkehr einen Kostendeckungsgrad von 110 Prozent und der Schwerverkehr einen Kostendeckungsgrad von über 130 Prozent haben. Der Autofahrer finanziert also all diese Strassen. Die Initianten sind hier der Meinung, dass noch mehr Geld aus dem motorisierten Individualverkehr, also aus dem Auto- und Schwerverkehr, in den Radverkehr fließen soll. Das kann nicht sein.

Es kam von verschiedenen Rednern das Argument des Klimas, zum Beispiel von Herrn Nationalrat Glättli. Schauen wir das Klima draussen an. Wir hatten die letzten paar Tage sehr kalt. Ich wäre froh, die Klimaerwärmung würde etwas schneller voranschreiten. Aber wir wissen ja haargenau, dass wir auf unserem Planeten immer kältere wie auch wärmere Zeiten hatten. Das waren immer Wechselbewegungen. Wir hatten verschiedene Eiszeiten, und wir hatten auch in den vergangenen paar Jahrhunderten immer Schwankungen in der Temperatur. Wir wissen auch, dass das CO₂ nicht der Hauptgrund ist, wieso das Klima schwankt, denn 98 Prozent des CO₂-Ausstosses sind natürlich und nicht vom Menschen verursacht. Dann haben wir noch 2 Prozent, die vom Menschen verursacht werden. Heruntergebrochen auf die Schweiz gibt dies noch etwa 0,001 Prozent, sprich: Wir können mit gutem Gewissen Auto fahren und auch fliegen.

Deshalb bitte ich Sie ganz klar, diese unnötige Initiative wie auch den Gegenvorschlag abzulehnen und dies auch dem Volk so zu empfehlen.

Cattaneo Rocco (RL, TI): Sono da pochi mesi presidente dell'Union Européenne de Cyclisme e non da un'infinità ma da molti anni pratico tutti i giorni questo sport. Prima ho fatto due conti, constatando che probabilmente avvicinerò ben presto il milione di chilometri fatti in bicicletta. Quindi per me questo è un tema che mi coinvolge anche a livello emozionale.

Penso che il grande successo, un primo successo di questa iniziativa sia proprio quello che – lo viviamo oggi, è un fatto storico – sotto la cupola di Palazzo federale parliamo della "petite reine", come i francesi chiamano la bicicletta. Penso che, anche se il mio giudizio è di parte, sia anche normale che a Berna parliamo della bicicletta come mezzo di trasporto, come mezzo del tempo libero e come mezzo di turismo. Perché? Perché in Svizzera vi sono tantissime biciclette. La collega Silvia Semadeni prima ha parlato di 3 milioni di biciclette. Io ho altre stime: si parla addirittura di 4 milioni di biciclette che ci sono in Svizzera, quindi in ogni casa, in ogni fuoco c'è una bicicletta. Mi permetto di fare un piccolo sondaggio: chi di voi non ha una bicicletta? Chi di voi non ce l'ha? – Due, tre e forse qualcun altro che prima è uscito dalla sala. Quindi, ecco, il sondaggio giuoca: siamo 8 milioni di abitanti con 4 milioni di bicicletta – il risultato di questa "Stichprobe" va quindi oltre quello che dicevo prima.

Ma oltretutto la bicicletta rappresenta il futuro, perché con l'avvento della tecnologia elettrica diventerà sempre più un mezzo praticabile da tutti e sempre più anche a media distanza, di modo che vi sarà un'esplosione di biciclette. Negli anni Sessanta, quando ho cominciato a fare le prime gare di bicicletta, tutti mi dicevano: cosa fai? Corri per una disciplina che scomparirà! Perché gli anni Sessanta e Settanta erano proprio gli anni in cui si facevano autostrade e tutti avevano la macchina. Chi non aveva la macchina era un disperato che doveva per forza andare in bicicletta. Quindi, guardate come le cose sono cambiate in quest'ultimi quaranta, cinquanta anni!

Si è detto prima dei paesi del nord, della Danimarca. Io sono stato anche in quei paesi – effettivamente là hanno una marcia in più e hanno visto più in avanti di noi. In Svizzera non è che non si faccia nulla, è vero, ci sono città e cantoni che stanno facendo e investendo molto. Però in Svizzera è proprio questo il problema: che a dipendenza della sensibilità dei politici nei comuni e nei cantoni, nella costruzione di vie ciclabili parallelamente ci sono sviluppi diversi da un cantone all'altro e anche tra una città e l'altra. Prima il collega Hurter ha detto che la Svizzera è già un "Veloland Schweiz". No, non è vero, mi dispiace – peccato che il signor Hurter non sia presente in sala – ma la Svizzera è ancora lontano dall'essere un "Veloland Schweiz", perché, come detto, ci sono tantissime disparità tra le diverse realtà regionali.

Poi si è detto della promozione turistica. Svizzera Turismo sta facendo della bicicletta addirittura una bandiera, mettendo tanti mezzi di promozione turistica a disposizione di questo mezzo di trasporto e mezzo del divertimento. Ma per me la cosa più importante della bicicletta cos'è? È che chiusa la bicicletta ci si mette di buon



umore, è questo effetto, è questa gioia, questa voglia di libertà e di indipendenza che ti danno la bicicletta. E quello che è anche importante – lo dico qui a Palazzo federale – è che la bicicletta non ha partito. È inutile farne una questione politica, perché se ci sono 4 milioni di biciclette in Svizzera è proprio la prova che la bicicletta è usata da tutti.

Cos'è il problema della bicicletta? È la sicurezza! In Svizzera muoiono mediamente trenta persone all'anno in bicicletta. Ecco, questo è un dato di fatto che oggi mi sembra non sia stato menzionato da nessuno di tutti quelli che sono intervenuti. Cosa vuol dire questo? Vuol dire che la sicurezza in favore di chi viaggia in bicicletta non è ancora sufficiente. Trovo che sia proprio giusto che, come dicevo, l'iniziativa abbia portato questo tema qui a Berna e che se ne parli. Trovo giusto che il concetto della bicicletta, grazie all'iniziativa, possa sfociare nella Costituzione ed avere un ruolo importante anche nei dibattiti a livello nazionale. Quindi, per concludere, penso che sarebbe giusto se la piccola regina si prendesse un posto nella nostra Costituzione. Qui abbiamo bisogno di un atto di coraggio, soprattutto di un atto di coraggio rivolto al futuro, di un atto di coraggio strategico per contribuire in modo fattivo allo sviluppo armonioso, più efficace e soprattutto anche più coordinato delle vie ciclabili sul nostro bellissimo territorio nazionale.

Quindi, per le ragioni esposte, vi prego, uno, di usare più spesso la bicicletta – tutti noi! –, poiché fa bene al corpo e allo spirito, due, di fare uno sforzo mentale strategico e visionario e, tre, di sostenere almeno il controprogetto all'iniziativa "per la bici".

Heim Bea (S, SO): Vor Jahren gab es einmal ein Lied, das hiess: "Mir sind mit em Velo da", ein Ohrwurm, den alle piffen, vor sich hin trällerten, eine Ode aufs Velofahren, dem Gospel "Just Over in the Gloryland" entlehnt. Der Titel wurde sprichwörtlich. Heute ist nicht mehr das Lied der Hit, sondern das Velofahren an sich. Darum besteht klar ein öffentliches Interesse, Infrastrukturen zu schaffen, die nötig sind, damit die Schweiz ein Veloland wird.

Das Velo ist das ideale Verkehrsmittel im Nahverkehr. Es ist schneller, wendiger als der motorisierte Individualverkehr. Es ist energetisch rationeller als der motorisierte Individualverkehr und schont die Umwelt, hält fit, schlank, gesund. Wer also in sichere, bequeme Velowege investiert, investiert in die Volksgesundheit, damit Jung und Älter beweglich und leistungsfähig bleiben.

AB 2018 N 136 / BO 2018 N 136

Wer in sichere Velorouten investiert, investiert auch in den Tourismus. Heute generieren touristische Velowege in der Schweiz pro Jahr einen Umsatz von rund 2,7 Milliarden Franken, Tendenz steigend. Es geht natürlich nicht immer ohne Friktionen, zum Beispiel mit Wandernden. Aber die vorliegende Initiative und auch der Gegenentwurf fördern hier das Miteinander und stärken einen zunehmend wichtig werdenden Pfeiler des Sommertourismus.

Noch grösser als der touristische Nutzen ist der gesellschaftliche. Velofahrerinnen und Velofahrer machen etwas für ihre Gesundheit, ganz im Sinn der vielgerühmten Eigenverantwortung. Sie sparen damit Gesundheitskosten und letztlich Krankenkassenprämien. Sie entlasten mit ihrem Velofahren aber auch die Infrastruktur, auch für Autofans wie Kollege Erich Hess. Diese profitieren auch davon. Zudem sind Fahrradinfrastrukturen deutlich kostengünstiger als Strassen für Motorfahrzeuge. Wenn mehr Leute Velo fahren, wird das gesamte Verkehrssystem weniger belastet und werden Verkehrsspitzen geglättet.

Die Zahlen wurden erwähnt, sie sprechen für sich. Die Hälfte aller Autofahrten ist nicht länger als fünf Kilometer, bei den Tram- und Busfahrten sind es gar 80 Prozent. Wo die Fahrradwege attraktiv, bequem, sicher, durchgängig und sinnvoll mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft sind, steigen noch mehr Menschen aufs Velo um.

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass so der Veloverkehr mindestens verdoppelt werden kann. Das schafft dann auch, wie gesagt, mehr Platz für jene, die das Auto brauchen und die das Auto lieben. Kurz: Wer den Veloverkehr fördert, bekommt viel Sinnvolles für wenig Geld.

Die Gemeinden, Städte und Kantone haben sich für den Gegenentwurf ausgesprochen. Sogar der TCS hat das getan. Ich bin zwar weiterhin der Überzeugung, dass die Initiative grundsätzlich besser ist als der Gegenentwurf. Aber in der Fassung des Bundesrates und des Ständerates, hinter die sich ja auch die KVF stellt, ist auch der Gegenentwurf zielführend, obwohl er nach der Vernehmlassung in etlichen Punkten abgeschwächt wurde. Eine weitere Verwässerung erträgt es nicht.

Ich bitte Sie deshalb, dem Gegenentwurf in der Fassung der Mehrheit zuzustimmen. Die Schweiz wird für Radfahrende damit zwar nicht gerade zum Gloryland, aber doch immerhin zu einem besseren, sicheren, touristisch attraktiven Platz.



Müller Walter (RL, SG): Liebe Kollegin Heim, nach dem koordinierten Jammern über die armen Velofahrer möchte ich Ihnen doch eine ganz zentrale Frage stellen: Gibt es irgendeine Verfassungsbestimmung, gibt es irgendein Gesetz, gibt es irgendeine Vorschrift, die es den Städten, den Gemeinden, den Kantonen verbieten würde, das zu tun, was sie längst tun könnten? Oder geht es einfach um die Bemutterung durch den Bund?

Heim Bea (S, SO): Lieber Kollege Müller, ich habe deutlich gesagt, worum es geht. Es geht um eine koordinierte, vernünftige Verkehrspolitik. Es geht um die Sicherheit jener, die auch auf dem Velo unterwegs sind, die also die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind. Hier haben wir zu investieren, das haben wir zu unterstützen, ich finde das ganz wichtig.

Ich habe Ihnen, weil ich mich da engagiere, den Gesundheitsaspekt vor Augen geführt. Sie sind in der Partei, die die Eigenverantwortung über alles hebt. Hier haben Sie bei den Velofahrerinnen und Velofahrern ein klares Beispiel für Eigenverantwortung in Sachen Gesundheit.

Büchel Roland Rino (V, SG): Ich bin gegen die Initiative und gegen den Gegenvorschlag. Ich habe den vielen Pro-Voten heute gut zugehört und bin jetzt noch überzeugter, als ich es vorhin war, dass ich auf dem richtigen Weg bin. Die Initianten möchten – ich zitiere – der Schweiz eine starke Velokultur geben. Sie, Frau Allemann, haben das auch hier im Rat gesagt und betont. Ganz ehrlich, ich bin fast schon allergisch darauf, wenn jemand anderen Leuten eine Kultur geben will. Eine Kultur, davon bin ich überzeugt, muss sich entwickeln. Die kann man dem Menschen nicht aufzwingen, auch eine "Velokultur" nicht.

Seit ich Mitglied dieses Rates bin, habe ich die Strecke zwischen Oberriet im St. Galler Rheintal und Bern – ich weiss es nicht mehr ganz genau – neun- oder zehnmal mit dem Velo zurückgelegt. Dabei benutzte ich einmal ein Mountainbike und einmal ein siebzig Jahre altes Militärvelo. Dieses Vehikel hat übrigens etwas, wovon vielen in diesem Raum offenbar graut. Es hat einen Rücktritt. Das war ein kleiner Scherz. Der Ritt auf dem Condor war übrigens die lustigste aller Fahrten. Auf dem ganzen Weg war es immer kälter als null Grad, und Frau Holle war an jenen beiden Tagen sehr fleissig: Es hatte mindestens zwanzig Zentimeter Schnee. Man kann also auch bei Schnee Velo fahren – dies an diejenigen, die meinten, es ginge nicht. Das war im November 2010. Meistens fuhr ich die Strecke mit einem sogenannten Halbbrenner, einem Velo mit Gepäckträger und so. Je nach Route betrug die Distanz zwischen 250 und 400 Kilometern. Die Fahrt dauerte – ich habe es gesagt – einen oder zwei Tage, je nach verfügbarer Zeit, Lust und Laune. Es war nicht immer kalt, manchmal war es sehr heiss, aber es war immer cool.

Frau Munz, wahrscheinlich meinen Sie mit "Bike to work" so etwas wie diese Fahrten. Wenn man unser Tun hier als Arbeit bezeichnet, dann scheint der Begriff zu passen.

Frau Rytz, mir kam auf den Fahrten sogar das eine oder andere Votum in den Sinn, aber so weit wie Herr Einstein, der die Relativitätstheorie offenbar auf dem Velo entwickelt hat, werde ich es nie schaffen, selbst wenn ich eine Million Kilometer fahre wie Herr Cattaneo. Es wird natürlich nie so weit kommen.

Aber ganz ehrlich gesagt: Das eine oder andere Votum heute Morgen kam mir schon relativ theoretisch vor. Was immer wir heute beschliessen, wir werden damit, Herr Glättli, das Klima nicht retten, und wir werden auch, Frau Munz, nicht Gleichberechtigung herstellen. Da müssen wir uns schon ein bisschen in Bescheidenheit üben.

Aber zurück zum Velo: Ich hatte es schon einfacher als Herr Cattaneo, als er mit dem Velo kam, weil die Alpen höher sind als die Berge zwischen Osten und Westen. Ich konnte immer über mehr oder weniger flaches Gelände hierher. Ich geniesse das Velofahren nicht nur auf diesen Fahrten, ich geniesse es seit fünfzig Jahren. Aber warum geniesse ich es? Gerade weil mir niemand sagte, ich müsse Freude daran haben. Ich habe einfach Freude daran. Ich will es mir nicht aufzwingen lassen. Ich will mir nicht von jemandem eine "Velokultur" aufoktroyieren lassen. Ich will einfach Velo fahren und Spass daran haben.

Kollege Hardegger, so schön wie Joe Dassin werde ich nie singen können, sicher nicht auf dem Velo und auch nicht nachher unter der Dusche. Aber die Velowege in der Schweiz sind hervorragend. Das Land ist hervorragend erschlossen. Was verzapfen Sie da von Veloentwicklungsland? Ich habe in zwanzig Ländern gearbeitet. Ich kann Ihnen sagen, es gibt in diesem Bereich schon noch gewisse Entwicklungsländer. Wenn Sie Rom usw. als Veloparadiese erwähnen, dann weiss ich wirklich nicht, auf welchem Planeten Sie leben.

Wenn es noch die eine oder andere Lücke im Velowegnetz gibt, dann soll sie von den Kantonen oder den Gemeinden geschlossen werden. Das ist doch überhaupt kein Problem. Aber was sagt die Initiative? Der Bund habe dafür zu sorgen, dass der Verkehr unter anderem kinderfreundlich werde. Ich bin überzeugt, dass es eben genau nicht der Bund ist, der das tun muss. Es ist eben genau nicht der Bund, der diese Aufgabe hat. Damit komme ich zum Schluss und sage ganz klar: Entweder nützt es nichts, oder es kostet. Das sind mindestens zwei Gründe, um gegen die Initiative und gegen den Gegenvorschlag zu sein.



Gugger Niklaus-Samuel (C, ZH): In der Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 wurde der heutige Artikel über Fuss- und Wanderwege in die Bundesverfassung aufgenommen, mit dem Traumresultat von 78 Prozent Jastimmen. Nun hat es also nochmals vierzig Jahre gedauert, bis die gleiche Förderung auch dem Velofahren zugutekommen soll. Es ist höchste Zeit für den Veloartikel in der Bundesverfassung. Er will dem Bund die Kompetenz geben, Rahmenbedingungen zur

AB 2018 N 137 / BO 2018 N 137

Veloförderung zu definieren und Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung zu unterstützen. In der Schweiz zirkulieren 4,5 Millionen Personenwagen. Mit 3,9 Millionen sind ihnen die Velos auf den Fersen. Das hat das Bundesamt für Statistik berechnet. Doch nur für 1,4 Prozent der pro Jahr im Durchschnitt gesamthaft zurückgelegten Strecke nutzen Herr und Frau Schweizer das Velo. Damit das ändert, braucht es den Veloartikel in der Bundesverfassung. Die Initiative und der Gegenvorschlag bieten die Chance, das Velofahren einheitlich und über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg zu fördern. Ausgebaute Radwege garantieren den Velofahrerinnen und Velofahrern Sicherheit. Velofahren hält fit. Velos brauchen wenig Platz und verursachen keinen Lärm, und Velofahren ist die energieeffizienteste Art der Fortbewegung. Von der Förderung des Velofahrens und dem Ausbau der Velowege profitieren alle. Wir sparen damit Raum für Verkehrsinfrastruktur. Wenn attraktive und durchgängige Fahrradwege zum Umsteigen auf das Velo animieren, dann werden der öffentliche Verkehr und die Strassen entlastet. So stellt sich eigentlich nur die Frage, ob das Velofahren mit der Initiative oder mit dem direkten Gegenvorschlag unterstützt werden soll. Beide stellen die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleich. Der Hauptunterschied zwischen Initiative und Gegenvorschlag besteht darin, dass Velowege, Fusswege und Wanderwege gemäss der Initiative von Bund, Kantonen und Dritten gefördert werden müssen, während beim Gegenvorschlag Bund, Kantone und Dritte dies nur tun können. Würde jedoch beim Gegenvorschlag der Minderheitsantrag Hurter Thomas angenommen, würde die seit Jahrzehnten in unserem Land geltende Ersatzwegpflicht des Bundes eingeschränkt. Für den Fussverkehr mit seinem heutigen Verfassungsartikel und dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege wäre ein derart abgeänderter Gegenvorschlag eine Verschlechterung gegenüber heute. Das kann nicht sein. Es geht nicht darum, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Ziel muss ein gutes Miteinander sein. Noch ein Wort zur Sicherheit: Nur die Initiative verlangt die Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze. Dies ist besonders wichtig, weil bei der Verkehrssicherheit die Velos der einzige Bereich sind, in welchem in den letzten Jahren die Unfallzahlen nicht gesunken sind. 2016 gab es – das hat das UVEK errechnet – bei insgesamt 216 Todesopfern auf Schweizer Strassen 33 bei Unfällen mit Velos. Auf den Veloverkehr entfallen 1,4 Prozent der zurückgelegten Strecke, aber über 15 Prozent der Toten. Handeln ist nötig! Die EVP bittet Sie, der Initiative und dem Gegenvorschlag gemäss Bundesrat, Ständerat und der Mehrheit der KVF-NR zuzustimmen.

Arslan Sibel (G, BS): Ich komme aus der Hauptstadt des Veloverkehrs, denn die Stadt Basel führt seit Jahren die Tabelle an: 17 Prozent der Wege werden in Basel mit dem Velo zurückgelegt. Das ist der schweizerische Meistertitel. Ich will natürlich nicht verschleiern, dass ich schon etwas stolz bin darauf. Das Erfolgsrezept in Basel: Die politischen Akteure setzen die Förderung der Velokultur zuoberst auf die politische Agenda. Warum sollten wir das nicht auch schweizweit schaffen, wenn wir doch die besten Voraussetzungen dafür haben? Der Langsamverkehr ist die Verkehrsform, die sich am günstigsten auf die städtische Lebensqualität auswirkt. Wer Velo fährt, schont die Luftqualität, spart Energie, kommt in der Stadt und auf dem Land schneller vorwärts und fördert seine Gesundheit. Bereits 30 Minuten Velofahren täglich wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Velofahrerinnen und Velofahrer sind zudem leistungsfähiger und fehlen seltener bei der Arbeit: Es ist verkehrspolitischer Superfood. Velofahren fördert wegen der Fitness die Arbeitsleistung in der Wirtschaft und in der Schule und führt zu weniger Kosten im Gesundheitswesen. Während wir aber über Velowege und Veloförderung, also über sinnvolle und präventive Ziele sprechen, dürfen wir eine Grauzone nicht übersehen: die Bevölkerungsgruppe, welche vielleicht auch einen Migrationshintergrund hat und teilweise mit der Velokultur nicht vertraut ist. Nicht alle Ausländer sind Holländer. Wer in seiner Jugend nicht selber Velo gefahren ist, wird dies seinen Kindern kaum gut beibringen können. Es ist eben leichter, auf das Velo umzusteigen, wenn man das Velofahren als Kind gelernt hat. Für alle, die das Velofahren erst im Erwachsenenalter lernen, ist das weniger einfach. Umso wichtiger ist es, dass die Bevölkerungsgruppe, welche nicht mit dem Velofahren aufgewachsen ist, über die Vorteile, die Bedeutung und die Entwicklung des Velos aufgeklärt wird und dass die Kinder dieser Familien Velofahrkurse machen können. Viele Städte, unter anderen meine Heimatstadt Basel, machen das schon, aber es wäre wichtig, dass wir das überall anbieten



können. Es wäre wichtig, dass wir nicht nur in Modellstädten und -quartieren ein Velowegnetz haben. Nur wenn wir generell sichere Velowege haben, können wir auch überzeugend dazu aufrufen, dass Kinder und Jugendliche das Velo nutzen sollen, in der Hoffnung, dass sie auch später dabei bleiben.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, die Initiative und den Gegenvorschlag sowohl hier im Rat als auch an der Urne zu unterstützen.

Reynard Mathias (S, VS): En cette journée magnifique pour faire du vélo, c'est un plaisir de venir défendre cette initiative à la tribune du Conseil national.

Que vise concrètement l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres"? Elle prévoit de compléter l'actuel article 88 de la Constitution consacré aux chemins et sentiers pédestres, grâce auquel un réseau dense de chemins et sentiers pédestres a été créé et entretenu dans notre pays. L'initiative prévoit de faire de même avec les voies cyclables et de renforcer les dispositions de cet article. La Confédération aurait ainsi la compétence de définir les conditions-cadres pour promouvoir le vélo et d'aider les cantons et les communes dans la mise en oeuvre de cette initiative.

Cela a été dit à de nombreuses reprises déjà: le vélo, comme le rire, c'est bon pour la santé, et cela l'est également pour l'environnement. En inscrivant dans la Constitution la promotion du vélo tant pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisir, le Parlement prendrait donc une décision positive en termes de santé publique et de politique énergétique. Mais c'est surtout pour notre politique des transports que cette initiative est intéressante: nous avons besoin d'un bon réseau de voies cyclables, sûr et attrayant, dans tout le pays, pour que la population soit encouragée à l'utiliser. Cela a des conséquences positives pour tout le monde: pour les cyclistes évidemment, grâce à des pistes cyclables sécurisées et complètes, pour les piétons, qui ne verront plus des cyclistes venir empiéter sur les trottoirs, mais aussi pour les automobilistes, car le trafic automobile gagnera en sécurité et en fluidité dans les villes et les agglomérations. Quant aux régions périphériques, les automobilistes ne se retrouveront plus systématiquement coincés derrière des vélos plus lents qu'un Genevois sur une route de montagne.

Une séparation claire entre cyclistes et automobilistes est indispensable pour des raisons de sécurité. Le nombre de cyclistes tués ou blessés n'a cessé d'augmenter entre 1992 et aujourd'hui. Il a en effet augmenté de plus 20 pour cent, alors que celui des automobilistes a diminué de 35 pour cent sur la même période. Il est essentiel de tenir le plus possible les cyclistes à l'écart du trafic routier motorisé pour éviter les accidents.

Enfin, et cela me tient particulièrement à coeur en tant que Valaisan, cette initiative comporte un intérêt évident pour les régions touristiques. En effet, l'importance du vélo ne cesse de grandir avec le développement du tourisme doux, familial, ou encore dans le cadre d'activités sportives.

Je vous remercie de recommander l'acceptation de l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres" ou, du moins, de son contre-projet.

Tuena Mauro (V, ZH): Ich oute mich hier in diesem Saal: Ich bin Automobilist, und ich kann Ihnen sagen, im Gegensatz zu Kollegin Munz, die vorhin gesprochen hat, wohne ich nicht in

AB 2018 N 138 / BO 2018 N 138

einem kleinen Schaffhauser Dörfchen namens Hallau, sondern in der Stadt Zürich, und das seit 46 Jahren. Das bedeutet, glauben Sie mir, dass ich sagen kann, was es heisst, mit verschiedenen Verkehrsmitteln in der grössten Schweizer Stadt unterwegs zu sein.

Seit etwa fünfzehn Jahren höre ich nur immer das Wort "Velo". Es wird eine Nur-Velo-Politik praktiziert. Ich lade Frau Munz ein, einmal nach Zürich zu kommen und mit mir mit dem Auto ein paar Stunden in Zürich herumzufahren und dabei zu sehen, wie sich Velofahrer effektiv im Verkehr verhalten: Sie kennen keine Rotlichter, sie kennen keine Fahrverbote. Fussgänger existieren für die meisten Velofahrerinnen und Velofahrer nicht. Viele oder ein Grossteil von ihnen, das kann ich hier sagen, sind eigentliche Strassenrowdys.

Ich verfolge eigentlich eine Politik des Nebeneinanders: Fussgänger, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr. Diese Politik fand aber in den letzten Jahren nicht mehr statt. Man spricht nur von Velos, Velos, Velos. Man will dort Velowege bauen, wo es aus technischen Gründen nicht geht. In Grossstädten wie Zürich, Bern, Basel oder Genf sind die Platzverhältnisse eng. Es kann doch nicht sein, dass ganze Häusergruppen abgerissen werden müssen, weil Velowege installiert werden sollen. Was sicher auch nicht geht, ist das, was in Zürich faktisch praktiziert wird, nämlich dass Strassenabschnitte und reihenweise Parkplätze abgebaut und ganze Fahrspuren zum Verschwinden gebracht werden, damit ein Veloweg, den schliesslich niemand braucht, installiert werden kann.

Es wird in den Gemeinden und in den Kantonen sehr, sehr viel für das Velo getan, das ist eine Tatsache – aus



meiner Sicht doch etwas zu viel. Dass sich jetzt hier der Bund ebenfalls noch in die Problematik einmischen und teure Verwaltungsstellen dafür schaffen soll, dafür habe ich kein Verständnis.
Ich bitte Sie, die Velo-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenvorschlag abzulehnen.

Schneider Schüttel Ursula (S, FR): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin Vorstandsmitglied von Fussverkehr Schweiz und bin insofern interessiert an der Förderung des Zu-Fuss-Gehens, aber auch des Velofahrens. Zu Herrn Tuena möchte ich doch noch vermerken: Ich komme aus einer ländlichen Gemeinde. Dort ist es etwas anderes, als wenn Sie in der Stadt herumfahren. In der ländlichen Gegend sehe ich eher die Autofahrer als Strassenrowdys als die Velofahrerinnen und Velofahrer. Ich bin manchmal erstaunt, wie viele Autos offenbar ohne Blinker unterwegs sind und halt einfach die Richtung wechseln. Nur so viel zu den Strassenrowdys. Ich denke aber, es geht hier nicht darum, die eine Verkehrsart gegen die andere auszuspielen. Von dem her schätze ich Ihren Ansatz auch, dass für beide Platz sein sollte.

Zur Initiative: Ich begrüsse die Velo-Initiative und die darin enthaltene ausdrückliche Verpflichtung von Bund und Kantonen, nebst den Fuss- und Wanderwegen auch den Veloverkehr zu fördern. Sie haben das heute Morgen schon mehrmals gehört: Je mehr Personen mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind statt mit dem Auto, umso besser ist der Verkehrsfluss, namentlich in Städten und Agglomerationen, die vermehrt unter dem grossen Aufkommen von Fahrzeugen, von motorisiertem Verkehr zu leiden haben.

Aus Sicht der Fussgängerin – und Fussgänger sind wir ja eigentlich alle, weil auch Sie zu Fuss noch irgendwo hinmüssen, wenn Sie das Auto abgestellt haben – begrüsse ich es aber, wenn für den Veloverkehr mehr gemacht wird. Wichtiger, als für den motorisierten Verkehr Platz zu schaffen, ist es, für den Fuss- und Veloverkehr Platz zu schaffen. Durch die Schaffung von Radstreifen und Velowegen wird nicht nur das Fahren für Velos sicherer, sondern letztlich auch das Gehen für die Fussgänger. Wenn Velofahrerinnen und Velofahrer nicht auf das Trottoir ausweichen müssen, um sich sicherer zu fühlen, haben auch Fussgängerinnen und Fussgänger einen Nutzen davon.

Sie kennen die Situation vielleicht auch aus eigener Erfahrung, wenn Sie allenfalls schon Ihren Kindern den Rat gegeben haben, auf heiklen Strecken aus Sicherheitsgründen doch eher das Trottoir zu benutzen. Das ist unter Umständen legal, aber die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger wird dadurch nicht gefördert. Für diese wird es enger und unsicherer.

Ich ärgere mich oft, wenn in Gemeinden auf den Strassen mehr Platz für Autos geschaffen, aber dabei der Langsamverkehr eingeschränkt oder sogar auf Trottoirs zusammengelegt wird. Es kann nicht die Lösung sein, dass wir Velos und Fussgänger auf dem gleichen Raum zusammenpferchen. Eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten ist deshalb nötig – nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf den Trottoirs –, um dem Langsamverkehr den nötigen Raum zu geben.

Vor allem dieser Aspekt, aber auch etliche andere, die heute Morgen genannt wurden, veranlassen mich, die Initiative zu unterstützen. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun oder mindestens den Gegenvorschlag zu unterstützen.

Tuena Mauro (V, ZH): Frau Kollegin Schneider Schüttel, ich möchte von Ihnen wissen – Sie haben in Ihrem Votum im Zusammenhang mit Autofahrern ja von Verkehrsrowdys gesprochen -: Wie viele Autofahrer haben Sie schon gesehen, die sich auf Trottoirs zwischen Fussgängern hindurchzwängen wollen?

Schneider Schüttel Ursula (S, FR): Ich habe selten Autos auf den Trottoirs gesehen. Ich habe kürzlich eines gesehen, das auf einem Trottoir abgestellt und parkiert war. Das fand ich noch viel schlimmer. Es geht mir aber nicht darum, hier die Autofahrer zu verteufeln. Ich selbst brauche auch ab und zu das Auto. Ich habe mich auf Ihr Votum bezogen, in dem Sie von Velofahrerinnen und Velofahrern als Rowdys gesprochen haben. Ich denke, es kommt immer etwas auf die Situation an. Ich finde, die Regeln sollten eingehalten werden. Wir sollten Platz nebeneinander haben. Deshalb möchte ich auch den Velofahrerinnen und Velofahrern mit zusätzlichen Radstreifen ihren Platz und Sicherheit geben.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): L'Ufficio federale di statistica quantifica che il 30 per cento degli spostamenti in automobile nel nostro paese sono inferiori a 3 chilometri e il 45 per cento di essi non supera i 5 chilometri. Se pensiamo che simili distanze sono facilmente percorribili in 15 minuti di pedalata ci rendiamo conto che il potenziale in questo ambito è grande.

Certo, occorre poter offrire un'infrastruttura sicura e capillare per raggiungere questo obiettivo. L'iniziativa "per la bici" vuole esattamente ciò, chiedendo di promuovere la bicicletta allo stesso modo dell'escursionismo. Così facendo si attribuisce alla Confederazione la competenza di definire le condizioni quadro della promozione delle vie ciclabili e di sostenere cantoni e comuni in sede di attuazione.



Attualmente sentieri e percorsi pedonali sono già sanciti nella Costituzione federale, ragion per cui in tutti cantoni si è sviluppata una più o meno fitta rete di sentieri ben tenuti e segnalati. Apposite prescrizioni e norme ne garantiscono l'elevata qualità. Questo è quanto l'iniziativa "per la bici" vuole ottenere anche per i ciclisti: la possibilità di promuovere la bicicletta in maniera uniforme, al di là delle frontiere comunali e cantonali, realizzando una rete ininterrotta di vie ciclabili.

Al momento abbiamo invece una situazione con grandi differenze fra le regioni e i cantoni – l'abbiamo anche sentito in alcuni interventi odierni. Negli scorsi anni, per esempio in Ticino si è finalmente mosso qualcosa nell'ambito dei trasporti pubblici, certamente anche grazie all'apertura di Alptransit e al nuovo piano viario del bellinzonese. La situazione delle piste ciclabili resta però nefasta, con un ritardo di decenni rispetto ad altre realtà svizzere. Nei risanamenti stradali quasi mai si è tenuto conto della mobilità dolce. Sono diversi fattori che spiegano perché il Ticino è il terzo cantone per numero di macchine per abitanti. Il Ticino non è certamente l'unico cantone con un'alta densità di macchine ma è al terzo posto e arriva subito dopo Svitto e Zugo. L'iniziativa "per la bici" aiuterebbe a cambiare anche questa realtà nel mio cantone.

I vantaggi dell'iniziativa sono molteplici, portando in primis benefici all'ambiente. La bicicletta non è solo il mezzo di

AB 2018 N 139 / BO 2018 N 139

locomozione a maggior risparmio energetico e che occupa il minor spazio ma è anche silenziosa e priva di emissioni e tutela pertanto le nostre risorse e il nostro ambiente. Con vie ciclabili attrattive ed ininterrotte, sempre più persone opterebbero per la bicicletta per percorrere tragitti brevi, sgravando notevolmente i mezzi pubblici e le strade, consentendo così di ridurre i picchi di traffico.

In secondo luogo si migliorerebbe anche la sicurezza di tutti gli utenti. La realizzazione di vie ciclabili più ampie offre infatti sicurezza ai ciclisti e vantaggi ai pedoni che possono così disporre di tutto il marciapiede. Inoltre, grazie a condizioni più chiare, per il traffico ciclistico e motorizzato diventa più sicuro e scorrevole anche la circolazione dei veicoli a motore.

Terzo e non ultimo motivo, come è già stato detto più volte in quest'aula, la bicicletta porta anche benefici per la salute.

La Svizzera è conosciuta in tutto il mondo per i suoi bei paesaggi alpini. Una fitta rete di sentieri permette di esplorare a piedi questi paesaggi, facendo della Svizzera un esempio per il mondo intero in questo ambito. Grazie all'articolo 88 della Costituzione federale, la Confederazione ha l'obbligo di prendersi cura di questa rete di sentieri. La Confederazione dovrebbe seguire questo esempio anche per le piste ciclabili. Con l'iniziativa "per la bici" riceverebbe la competenza per potenziare la mobilità ciclistica a livello nazionale.

Per questi motivi vi invito quindi a votare oggi, in questa fase, in favore sia dell'iniziativa sia del controprogetto. Grazie all'iniziativa è stato possibile sviluppare questo progetto. È stato detto che in seguito l'iniziativa verrà forse ritirata, ma in questa fase è importante sostenere entrambi i progetti. Così facendo abbiamo la possibilità di dare un nostro contributo per una mobilità più rispettosa dell'ambiente e più sicura e per sgravare il trasporto pubblico e la rete stradale.

Burgherr Thomas (V, AG): Es ist schon spannend. Auf der einen Seite laufen bereits Bestrebungen, den Regulierungseifer zu bremsen. Wir stärken mit der laufenden Revision des Parlamentsgesetzes das Subsidiaritätsprinzip und den Föderalismus. Wir reden über Aufgabenüberprüfungen und darüber, dass der Bundeshaushalt nicht mit neuen Ausgaben belastet werden soll. Auf der anderen Seite diskutieren wir heute doch tatsächlich darüber, ob und wie der Bund sich um Velowege kümmern soll.

Dass wir über eine Volksinitiative diskutieren, versteht sich von selbst. Es ist unsere Pflicht, ein Volksbegehren zu prüfen und unsere Empfehlung abzugeben. Klar ist offenbar aber allen, dass diese Volksinitiative zu weit geht. Gemeinden und Kantone machen jetzt schon genug für das Velofahren. Daher verstehe ich nicht, wieso es jetzt einen direkten Gegenvorschlag braucht. Auch dieser will, dass der Bund Grundsätze vorgibt. Zudem wird der Bund ermächtigt, Kantone und weitere Akteure zu unterstützen und ihre Massnahmen zu koordinieren. Ich stelle mir schon vor, wie wir hier ein Bundesgesetz über Velowege debattieren und darin regulieren, wie die Kantone und Gemeinden ihre Velopolitik verfolgen sollen. Ich stelle mir schon vor, wie ein Bundesamt für Velowege ins Leben gerufen wird, wo sich Horden von Beamten um Strategien kümmern. Ich stelle mir vor, wie Kantone, Gemeinden und Vereine mit ellenlangen Sitzungen und Koordinationspapieren koordinieren und vor allem wie am Anfang wenige und dann immer mehr Subventionen fliessen. Ausserdem sehe ich schon breitangelegte und teure Informationskampagnen, die der Bund dann koordiniert und finanziert, in denen Pendlern von Bern nach Zürich nahegelegt wird, doch besser das Velo zu nehmen. In diese Richtung wird es gehen.



Glauben Sie mir: Es wurden schon mit vagerer und unklarerer Verfassungsgrundlage Millionen verlockt und fragwürdige Informationskampagnen lanciert. Offensichtlich ist: Velowege sind nicht eine zentralistisch zu bewältigende Aufgabe des Bundes. Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag unterhöhlen die Freiheit und die Eigenständigkeit der Gemeinden und der Kantone.

Die Kantone und die Gemeinden sind am besten in der Lage, ihre Verkehrspolitik zu koordinieren und je nach Bedürfnis und Ausgangslage eine vernünftige Velopolitik zu verfolgen. Mir mag die Velopolitik in Zürich nicht gefallen. Mir käme es aber nicht in den Sinn, den Zürchern über den Bund die Velopolitik meines Dorfes Wiliberg aufzuzwingen.

Wenn sich der Bund einschaltet, wird das unweigerlich zu neuen Vorgaben und Auflagen führen, die in unserem föderalistischen System einfach keinen Sinn machen. Ich will keine solche Zentralisierung. Zudem bedeutet Koordinieren und Informieren einfach höhere Kosten und Bürokratie auf allen Ebenen. Ein weiterer Budgetposten wird dann in den Gemeinden nicht mehr oder nur noch wenig beeinflussbar sein. Der Spielraum für eigene Lösungen und andere Prioritäten wird dann für die Gemeinden noch kleiner, obwohl dies bekanntlich heute schon ein grosses Problem ist und auch die Demokratie auf Gemeindeebene herabwürdigt.

Velowege sind auch nicht das dringendste Problem in unserem Land, zumal wir schon sehr gut ausgebaute Veloinfrastrukturen haben und sich in den letzten zwanzig Jahren einiges getan hat.

Lassen Sie uns also den Mut aufbringen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen, den Gegenvorschlag abzulehnen und dabei den Föderalismus und die Eigenverantwortung hochzuhalten.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das Astra hat 2014 zusammen mit Veloland Schweiz eine Studie machen lassen zur Frage, wie es denn so steht um das Velo. Es ist effektiv so, dass 44 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung zwischen 15 und 74 Jahren Velofahren oder Mountainbiken als eine von ihnen ausgeübte Sportaktivität angeben. Bei den Kindern ist es sogar die beliebteste Sportaktivität.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass eine Initiative zustande gekommen ist, die verlangt, dass man sich auch im Bundesparlament mal mit dem Velo auseinandersetzt und in Artikel 88 der Bundesverfassung über die Fuss- und Wanderwege Bestimmungen über die Velowege integriert. Der Bundesrat erachtet deshalb die Hauptforderung der Velo-Initiative, wonach der Bund bei den Velowegen die gleichen Kompetenzen und Aufgaben haben soll wie bei den Fuss- und Wanderwegen, als gerechtfertigt. Es ist eine verkehrspolitische Gleichstellung dieser Wege.

Wenn man heute hier zugehört hat und dann in die Annalen des Parlamentes zurückgeht, sieht man, dass die Argumente vor vierzig Jahren, als eine Volksinitiative verlangte, die Fuss- und Wanderwege in die Verfassung zu integrieren, dieselben waren wie heute. Die einen fanden, die Fuss- und Wanderwege gehörten nicht in die Verfassung, andere sagten, die Fuss- und Wanderwege seien Sache der Kantone und Gemeinden, wieder andere sagten, das gebe ganz viele Kosten für den Bund, noch einmal andere sagten, das sei ein Weg zur Aufblähung der Bundeszuständigkeit.

Nach vierzig Jahren Erfahrungen mit Artikel 88 der Bundesverfassung über die Fuss- und Wanderwege zeigt sich, dass all das nicht eingetreten ist. Aber aufgrund der damaligen Verankerung in der Verfassung haben wir heute schweizweit ein ausgezeichnetes Fuss- und Wanderwegnetz. Es ist bis heute eine Aufgabe von Kantonen und Gemeinden. Aber der Bund unterstützt, der Bund koordiniert, und der Bund ergänzt die Aktivitäten in unserem föderalen System. Deshalb erachten wir hier diese verkehrspolitische Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen als gerechtfertigt.

Ich nenne vier Argumente:

1. Die Vorzüge der Initiative liegen tatsächlich in den Vorteilen des Langsamverkehrs. Langsamverkehr kann Verkehrsspitzen brechen. Es wurde zu Recht gesagt, dass fast jede zweite Autofahrt und nahezu 80 Prozent aller Bus- und Tramfahrten kürzer sind als fünf Kilometer und diese Strecken somit von der Distanz her problemlos mit dem Velo zurückgelegt werden könnten. Das ist sicher einfacher im städtischen Raum als auf dem Land. Es würde somit auch zu einer Entlastung von Strassen und einer Entlastung des öffentlichen Verkehrs führen.

Wir haben heute auch die Situation, dass wir ja multimodal unterwegs sind. Wir teilen die Auffassung nicht, dass die Förderung des Velos zu einem Konflikt mit dem Autoverkehr führt. Wer für das Velo ist, ist nicht gegen das Auto. Es geht auch hier um eine Ergänzung bei den verkehrlichen Möglichkeiten, die wir heute haben. Die jungen Menschen sind wie

AB 2018 N 140 / BO 2018 N 140

die meisten von uns multimodal unterwegs, je nach Lust und Laune.

2. Ein weiterer Vorteil dieser Initiative ist, dass die Verkehrssicherheit verbessert werden kann, wenn Veloweg-



netze sorgfältig geplant und gebaut werden. Quello che ha detto il consigliere nazionale Cattaneo è giusto: la sicurezza è il problema.

Das ist wirklich so. Der Veloverkehr ist der einzige Bereich im Strassenverkehr überhaupt, in welchem die Unfallzahlen in den letzten Jahren nicht gesunken, sondern gestiegen sind. Wir hatten hier eine Zunahme bei den Todesopfern und Schwerverletzten. In Kürze werden Sie die Zahlen von 2017 bekommen. Diese Entwicklung ist etwas, was uns Sorge bereitet. Aber das liegt nicht am Velo selber, sondern sehr oft an den Velowegnetzen oder an den Infrastrukturen, die die Velofahrerinnen und Velofahrer schützen sollen. Es gibt leider immer wieder Leute, die keinen Helm tragen usw., und natürlich gibt es Konflikte zwischen dem Auto und dem Velo, aber das ist kein Grund, die Velo-Initiative, die Sie vor sich haben, abzulehnen.

Unfälle können vermieden werden, indem die Velo-Infrastruktur durchgängig und fehlerverzeihend gebaut wird. Insbesondere entlang von Hauptverkehrsstrassen sollte die Infrastruktur für das Velo, möglichst getrennt von der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr, auf eigenen Wegen oder Fahrstreifen geführt werden. Das ist nicht überall möglich, aber darum müssen sich Gemeinden und Städte sicher vermehrt kümmern. Wir wissen auch, das E-Bike ist zwar mit zunehmendem Alter sehr praktisch, aber gerade bei hohen Geschwindigkeiten überschätzen sich wahrscheinlich auch einige. Auch hier muss man sehr oft die Vermischung mit dem Fussverkehr vermeiden. Auch das ist eine organisatorische, planerische Frage, die aber nicht per se gegen das Velo spricht.

3. In den Agglomerationsprogrammen spielt das Velo schon heute eine wichtige Rolle; das tut es seit zehn Jahren, seit wir die Agglomerationsprogramme haben. Rund 15 Prozent der Bundesbeiträge sind in diesen zehn Jahren an Agglomerationsprogramme im Bereich Langsamverkehr geflossen. Das hat sich mit dem NAF nicht geändert, wir haben hier auch künftig dieselben Voraussetzungen.

4. Wir sind einverstanden damit, dass der Veloverkehr zur Reduktion des inländischen Energieverbrauches und zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen kann. Ich sage "kann", denn es braucht Langzeitperspektiven und ein aktives Umsteigen von Personen, sonst ist das natürlich ein kleiner Beitrag. Aber immerhin – wir sollten ja alles ausnutzen, damit wir den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen reduzieren können.

Zur Gesundheit muss ich nichts sagen. Selbstverständlich und trotz der Unfälle ist Velofahren in der Regel gesund. Wie gesagt, sind wir der Meinung, dass die verkehrspolitische Gleichstellung Sinn macht.

Die Initiative hat leider auch Mängel. Deshalb hat der Bundesrat Ihnen einen direkten Gegenentwurf vorgeschlagen. Das war eben schon vor vierzig Jahren bei der damaligen Initiative so. Die ging auch zu weit. Der Bundesrat präsentierte einen direkten Gegenentwurf, der dann von Volk und Ständen angenommen wurde.

Wir haben hier nach Auffassung des Bundesrates eben auch die Situation, dass sich der Bund wie bei den Fuss- und Wanderwegen auf eine einfache Grundsatzgesetzgebung und subsidiäre Aufgaben beschränken sollte; das heisst Vollzugsunterstützung für die Kantone und Gemeinden, das heisst Koordination und Information. Wir lehnen es ab, hier, wie die Initiative, weiter zu gehen und mit den Pflichten, die dann dem Bund auferlegt würden, eben die föderalen Zuständigkeiten nicht zu berücksichtigen.

Die Initiative sieht ja vor, dass man in Artikel 88 Absatz 2 die bestehende Kann-Formulierung durch eine den Bund verpflichtende Muss-Formulierung ersetzt. Das würde bedeuten, aus der heutigen Unterstützungskompetenz würde eine Unterstützungspflicht. Genau das wäre dann einerseits ein Eingriff in die föderale Zuständigkeit, andererseits natürlich auch finanzpolitisch sicher ein Einfallstor, um hier Forderungen an den Bund zu richten, für die er nicht zuständig ist.

Schlussendlich haben wir eine Differenz: Ist es jetzt Information oder "Kommunikation", wie es im Text steht? Auch hier möchten wir uns an den Fuss- und Wanderwegen orientieren; wir befürworten nicht auch noch verhaltenslenkende Kommunikationsmassnahmen durch den Bund. Wir haben auch in anderen Bereichen des Bundes in der Regel eben den Begriff der Information, der weniger weit geht, und nicht den Begriff der Kommunikation, der eben ständig aktives Handeln – Kampagnen oder was auch immer – des Bundes beinhaltet. Ich glaube auch, dass es sinnvoll ist, hier das umzusetzen, was wir seit vierzig Jahren bei den Fuss- und Wanderwegen tun.

Schlussendlich möchte die Initiative die beiden Qualitätsziele "sicher" und "attraktiv" für alle Wegnetze des Langsamverkehrs in die Verfassung schreiben. Vor dem Hintergrund, dass diese Qualitätsmerkmale in keiner anderen Verfassungsbestimmung über Verkehrsinfrastrukturen verankert sind, lehnen wir das ab. Wir müssten sonst auch überlegen, ob wir in der Verfassung auch attraktive Nationalstrassen, einen attraktiven Schienenverkehr usw. haben sollten – und was "attraktiv" bedeutet, ändert dann wahrscheinlich noch von Kanton zu Kanton. Das ist also nicht praktikabel und gehört nicht in eine Verfassung, in der die Grundsätze stehen.

Fazit: Die Kernelemente dieser Volksinitiative sind sinnvoll und zweckmässig. Der Text stimmt auch mit den Vernehmlassungsergebnissen überein, die durchaus positiv waren, und entspricht einem Bedürfnis der Bevölkerung. Deshalb wurde der direkte Gegenentwurf erarbeitet, der die Mängel der Initiative behebt.



Die Minderheit Rytz Regula möchte ein doppeltes Ja, d. h. ein Ja zur Initiative und ein Ja zum Gegenentwurf, und sie möchte bei der Stichfrage dem Gegenentwurf den Vorrang geben. Ich gehe davon aus, dass die Initianten Wort halten und ihre Initiative zurückziehen; dann erledigt sich das. Sonst würde ich auch hier meinen, dass es sehr viel Verwirrung stiften und die Sache verkomplizieren würde, hier noch mit einer Stichfrage vors Volk zu treten. Das ist auch abstimmungstaktisch nicht unbedingt wünschenswert.

Dann haben wir noch den Minderheitsantrag Hurter Thomas, der in Artikel 88 Absatz 3 des Gegenentwurfes etwas ändern will: Der Bund wäre nur verpflichtet, Wege zu ersetzen, "sofern ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht". Wir haben schon in der Kommission gesagt: Über Unnötiges legiferiert man nicht, und Sie wollen ja in der Regel keine zusätzliche Regulierung. Diese Bestimmung ist keine Präzisierung, sondern eher eine Ergänzung oder "more of the same", wie man so schön sagt, und deshalb ist das eben nicht nötig. Die Bestimmung, die wir heute in Umsetzung des heutigen Verfassungsauftrags auf Gesetzesebene haben, besagt schon, dass man selbstverständlich die örtlichen Verhältnisse berücksichtigen muss und dass auch hier das allgemeine Prinzip der Verhältnismässigkeit im Verwaltungsrecht zu beachten ist.

Wir haben deshalb ausgeführt, dass es für den Bundesrat wichtig ist, sich auch im Bereich Velowege inhaltlich an den Lösungen betreffend Fuss- und Wanderwege und am entsprechenden Gesetz, wie es damals geschaffen wurde, zu orientieren. Ich kann Ihnen deshalb versichern, dass wir diesen Regelungsansatz auch bei der vorliegenden Frage so handhaben werden.

Ich bin überzeugt, dass die Diskussion jetzt das Bewusstsein gestärkt hat, dass Velowege nicht Sache des Bundes sind und dass sie Sache der Kantone und Städte bleiben, aber in unserem System ihre Berechtigung haben. Sie sind etwas Gutes und haben viele Vorteile. Die Umsetzungsprobleme sind bekannt. Es kostet auch etwas.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag Ihrer Kommission und des Bundesrates und auch das zu unterstützen, was der Ständerat beschlossen hat: Initiative nein, direkter Gegenentwurf ja, Minderheitsantrag Hurter Thomas nein.

Le président (de Buman Dominique, président): Avant de passer au vote, je souhaite un très joyeux anniversaire à Madame Regula Rytz, qui le fêtera demain, et à Monsieur Bruno Pezzatti, qui lui le fêtera dimanche. (*Applaudissements*)

AB 2018 N 141 / BO 2018 N 141

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)"

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Le président (de Buman Dominique, président): Avant de nous prononcer sur l'article 2, nous devons procéder à la discussion par article sur le projet 2, c'est-à-dire sur le contre-projet.



2. Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)")

2. Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres (contre-projet direct à l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)")

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 88

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Amstutz, Bühler, Dettling, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 3

... die er aufheben muss, sofern ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht.

Ch. I art. 88

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Amstutz, Bühler, Dettling, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 3

... qu'elle doit supprimer, pour autant qu'il existe un intérêt public manifeste.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.051/16562)

Für den Antrag der Mehrheit ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 17.051/16563)
Für Annahme des Entwurfes ... 120 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(1 Enthaltung)

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)"

Art. 2

Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
(Rytz Regula, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
Abs. 2
... die Initiative und den Gegenentwurf anzunehmen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen.

Art. 2

Proposition de la majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
(Rytz Regula, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
Al. 2
... d'accepter l'initiative et le contre-projet, et de donner la préférence au contre-projet en réponse à la question subsidiaire.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 17.051/16564)
Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen
(6 Enthaltungen)

Le président (de Buman Dominique, président): Cet objet est ainsi prêt pour le vote final.

AB 2018 N 142 / BO 2018 N 142