



21.046

Veloweggesetz**Loi fédérale sur les voies cyclables***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Knecht)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, den Entwurf analog dem bisherigen Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege auszugestalten.

Proposition de la minorité

(Salzmann, Knecht)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de concevoir le projet de manière analogue à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Wir beraten das neue Bundesgesetz über Velowege. Dies tun wir als Erstrat. Es liegt vonseiten der Kommission kein Antrag auf Nichteintreten vor, allerdings verlangt eine Minderheit der Kommission nach dem Eintreten die Rückweisung des Geschäfts. Ich erlaube mir, relativ kurz zur Notwendigkeit dieses Gesetzentwurfes wie auch zum Rückweisungsantrag der Kommissionsminderheit Stellung zu nehmen.

Die Vorlage zum Veloweggesetz geht auf eine Volksabstimmung zurück, die vor drei Jahren stattgefunden hat und bei der 73,6 Prozent der Bevölkerung einem Gegenentwurf zur Velo-Initiative zugestimmt haben. Dem Bund kommt neu auch bei Velowegen die Kompetenz zu, eine einfache Grundsatzgesetzgebung zu erlassen und subsidiär zu den Kantonen den Vollzug zu unterstützen sowie zur Koordination und Information beizutragen. Die Kantone bleiben aber zuständig für die Planung, die Anlage im Sinne der Erstellung und die Erhaltung des Velowegnetzes.

Die Vorlage gibt übergeordnete Planungsziele vor und hat das Ziel eines qualitativ hochwertigen und sicheren Velowegnetzes für die Schweiz. Das Gesetz gibt dafür lediglich den Rahmen vor, innerhalb dessen die vorgegebenen übergeordneten Qualitätsziele für Planung, Erstellung und Erhalt der Veloinfrastruktur zu beachten sind, und zwar stufengerecht auf allen Ebenen unseres Staatswesens. Im Konkreten fällt es also in die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden, zu bestimmen, wie gross das Velowegnetz im eigenen Kanton sein soll. Auch über die Ausgestaltung dieses Netzes und damit über die Höhe des finanziellen Engagements, das die Kantone und Gemeinden dafür eingehen wollen, bestimmen letztlich sie.

Das Gesetz lehnt sich formal stark an das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege an. Warum wurde darauf verzichtet, das Veloweggesetz in dieses Gesetz einzubetten? Das ist das Thema des Rückweisungsantrages, über den ich noch ein paar wenige Worte verlieren werde.

Dass man davon abgesehen hat, liegt an den Anforderungen an die Sicherheit, aber auch an der speziellen und differenzierten Benützung der Wege, an unterschiedlichen Abstimmungsanforderungen auch mit anderen Mobilitätsformen. Insofern lässt sich gut begründen, dass ein eigenes Gesetz geschaffen wurde, um den Gegenentwurf zur Velo-Initiative umzusetzen. Es kommt dazu, dass die Bedeutung des Veloverkehrs wächst. Das lässt sich nicht nur an den verkauften Velos ablesen. Alle, die auf dem Land unterwegs sind, sehen, wie populär das Velofahren als Beitrag an eine nachhaltige Mobilität geworden ist. Diese Gründe haben die Kommissionsmehrheit davon überzeugt, dass es richtig und angemessen ist, für den Veloverkehr ein eigenes Gesetz zu schaffen und von einer Vermischung mit der Fortbewegung zu Fuss abzusehen.

Die mit dieser Vorlage vorgenommenen Anpassungen am Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege und am Bundesgesetz über die Nationalstrassen dienen in erster Linie der Gleichstellung und einer homogenen



Gesetzgebung in diesen Bereichen.

Ein Wort noch zum Ergebnis der Vernehmlassung: Das Gesetz fand überwiegend Zustimmung, insbesondere auch seitens der Kantone. Im Rahmen der Anhörungen verdichtete sich dieses grundsätzlich positive Bild. Dass im Detail die Positionen der Automobilverbände, des VCS, des Gemeinde- und des Städteverbandes und der Veloallianz unterschiedlich ausfielen, ist nicht weiter verwunderlich und spiegelt sich auch in einzelnen kontroversen Anträgen.

Somit kann ich Ihnen namens der Kommission beantragen, auf die Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Salzmann Werner (V, BE): Ich möchte zuerst meine Interessenbindungen offenlegen: Ich bin Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik, und wir vertreten unter anderem auch die Interessen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf allen Strassen.

Am 23. September 2018 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege – es handelte sich um den direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative – mit grosser Mehrheit zugestimmt. Gemäss dem nun geltenden Artikel 88 der Bundesverfassung kann der Bund – er "kann", muss also nicht – entsprechende Aufgaben wahrnehmen.

Aus meiner Sicht handelt es sich bei der nun zu beratenden Gesetzesvorlage um einen starken Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie. Der Bund müsste sich aus staatspolitischen Gründen auf ein Minimum und auf unterstützende Aspekte bei der Planung und Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren beschränken, was der Kommissionssprecher auch gesagt hat. Darüber hinaus darf das nun vorliegende Bundesgesetz über Velowege keinesfalls als Anspruchsgrundlage für ein verstärktes finanzielles Engagement des Bundes oder gar eine verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) in diesem Bereich dienen.

AB 2021 S 989 / BO 2021 E 989

Aus diesem Grund soll das Veloweggesetz keinesfalls weiter gehen als das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), welches sich seit Jahrzehnten bewährt und den Kantonen sowie den Gemeinden zugleich die notwendigen Freiheiten lässt. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass die Schweiz ein wunderschönes Wanderland mit einer hervorragenden Wanderinfrastruktur ist.

Aus landwirtschaftlicher Sicht ist es ein wichtiges Anliegen, dass ein Ausbau des Fahrradnetzes mit befestigten Belägen möglichst auf bestehenden Strecken erfolgt und nicht auf Kosten von landwirtschaftlichen Nutzflächen geschieht. Ausserhalb von Agglomerationen sollen möglichst bestehende Flurstrassen als Velowege dienen. Velowege in nicht städtischen Gebieten müssen auch weiterhin uneingeschränkt für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sein.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, meinen Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat anzunehmen, mit dem Auftrag, das Gesetz dahingehend abzuändern oder zu bearbeiten, dass:

1. keine weiteren Vorschriften durch den Bund erlassen werden, die Eingriffe in die Kantons- und Gemeindeautonomie erlauben;
2. das Bundesgesetz nicht als Grundlage für einen weiteren Mittelabfluss aus dem NAF zugunsten von Velowegen dient;
3. keine Subventionierung von Fachverbänden bzw. einseitigen Informationskampagnen für Velos eingebaut wird und sich der Bund nur auf unterstützende und koordinierende Aspekte konzentriert.

Ich danke Ihnen für die Zustimmung zu meinem Rückweisungsantrag, der, und das möchte ich hier klar festhalten, nicht mit einer ablehnenden Haltung gegenüber dem Veloverkehr verbunden ist.

Maret Marianne (M-E, VS): Je tiens tout d'abord à vous signaler mes liens d'intérêts, je préside l'Alliance suisse pour le vélo, Cycla.

Ce projet de loi est à mon sens un projet de loi équilibré qui contribue à la gestion de la mobilité. Dans mon propos, je souhaite mettre en exergue le fait que les différents utilisateurs de la route ne devraient pas percevoir cette loi comme une entrave supplémentaire mais comme l'espérance d'une amélioration de la situation actuelle. Aujourd'hui, le confort des cyclistes, mais également le confort des chauffeurs de voiture, moto, camion, bus et celui des piétons est parfois perturbé par des situations où le trafic n'est plus fluide et où l'on ne sait plus très bien qui peut faire quoi. Planifier et construire des voies cyclables dans notre pays, c'est la promesse de davantage de sécurité pour tous les usagers. Il est urgent de mettre fin à cette opposition stérile entre les cyclistes et les autres chauffeurs, voire les piétons. Dans tous les pays où ont été réalisées des voies cyclables, la satisfaction est de mise, les avis des chauffeurs sont positifs et les accidents ont diminué.



Les cantons et les communes devront mettre en oeuvre cette loi mais il sied de relever que certains cantons sont déjà allés de l'avant. La réalisation des voies cyclables doit s'inscrire au maximum dans la continuité; sans cela, cette loi ne répondrait plus à sa mission. En ce sens, je vous serais très reconnaissante de soutenir la position de la majorité à l'article 6 lettre a. La proposition faite par la minorité Dittli autoriserait les maîtres d'oeuvre à réaliser ces parcours uniquement où cela est facile, et les objectifs ne seraient alors naturellement pas atteints. Comment imaginer un instant que les problèmes soient réglés avec des parcours sans continuité, qui ne corrigeraient pas – ou que peu – les problèmes et ne permettraient pas une meilleure lisibilité, ceci pour tous les usagers de la route?

La pratique du vélo ne concerne pas que le sport ou les loisirs. De plus en plus d'individus utilisent leur bicyclette comme moyen de déplacement, notamment pour se rendre au travail. Si, hier encore, on pouvait imaginer que la création de voies cyclables était pertinente dans les centres urbains uniquement, cette vision est aujourd'hui dépassée. L'avènement du vélo électrique a totalement modifié ce paradigme. Aujourd'hui, même dans les vallées, un certain nombre de personnes ont franchi le pas et l'utilisent comme moyen de transport. Les chiffres de vente durant l'année 2020 démontrent – si cela est encore nécessaire – l'attrait des vélos: les ventes de vélos électriques ont bondi de 29 pour cent. A noter que globalement, 171 132 unités ont été vendues en 2020.

Les voies cyclables doivent être sûres et si possible séparées du trafic motorisé ou de la mobilité piétonne. Cet objectif a pour corollaire d'augmenter encore l'attrait du vélo et, par conséquent, l'attrait du tourisme dans notre pays. Pour conclure, je tiens à relever que la loi sur le CO₂ a été refusée car contenant trop de taxes et pas assez d'incitations à diminuer son empreinte carbone. Quel joli début de réponse cette loi porte!

Merci chers collègues de donner un grand coup de pédale pour le vélo et d'entrer en matière.

Rechsteiner Paul (S, SG): Der Kommissionspräsident hat es gesagt: Das Velo bzw. das Fahrrad ist gewissermassen das Verkehrsmittel der Stunde. Nicht nur bei E-Bikes, sondern auch bei gewöhnlichen Fahrrädern haben wir stark ansteigende Verkäufe mit entsprechenden Lieferengpässen; das ist eine Situation, die es früher so nicht gab. Es ist ein sehr gutes Zeichen für dieses umweltfreundliche und auch sehr gesunde Verkehrsmittel.

Die Corona-Zeit hat erneut gezeigt, wie wichtig das Fahrrad ist. Es hat grosses Potenzial. Klimapolitisch ist es auch das Verkehrsmittel, das gefördert werden soll und muss. Das Volk hat das mit der Zustimmung zum Verfassungsartikel auch entsprechend zum Ausdruck gebracht.

Dennoch möchte ich hier feststellen, dass die Schweiz bei der Förderung des Fahrradverkehrs im internationalen Vergleich in Rückstand geraten ist. Umliegende Länder haben uns inzwischen weit überholt. Aus ostschweizerischer Sicht kann man beispielsweise feststellen, dass im Rheintal das Vorarlberg inzwischen sehr viel weiter ist als die schweizerische Seite. Auf europäischer Ebene – die Einführung ist erst ein paar Monate her – gibt es inzwischen einen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs, der die Staaten verpflichtet, in diesem Bereich mehr zu unternehmen, namentlich auch in Richtung Förderung zusammenhängender, übergreifender Netze. Hier muss die Schweiz aufpassen, dass sie nicht abgehängt wird. Das Bedürfnis ist da. Es gibt inzwischen ja auch grosse Velodemonstrationen in Städten, was ein gutes Zeichen ist, wenn man die Bedeutung dieses Verkehrsmittels betrachtet.

In diesem Sinne meine ich, dass dieses Gesetz – es ist ein Rahmengesetz mit relativ langen Fristen – notwendig ist. Es geht in die richtige Richtung, bleibt aber dennoch hinter den Erfordernissen zurück. Auf die Dauer braucht es auch in der Schweiz einen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs. Dieses Gesetz kann nur ein Anfang sein.

Hier geht es dann auch um Geld, Kollege Salzmann. Mit Ihrem Antrag wollen Sie auf die Bremse stehen. Was wir aber tun müssen, ist das Gegenteil. Beim nächsten Agglomerationsprogramm wird es dann darum gehen, die entsprechenden Entscheide zu treffen, damit wir in diesem Bereich auch in der Schweiz vorwärtskommen. In diesem Sinne ist Eintreten gesetzt. Der Veloverkehr muss gefördert werden, sichere und zusammenhängende Netze sind das Stichwort. Es braucht – je früher, desto besser – die Umsetzung des Verfassungsartikels. Dabei dürfen wir dann aber nicht stehenbleiben. Es kann nur der erste Schritt sein.

Français Olivier (RL, VD): Je serai un peu moins enthousiaste que mon collègue, qui vient de prendre la parole. Je déclare mes intérêts: je faisais partie des initiants à l'initiative populaire qui visait une modification constitutionnelle. J'étais donc très favorable à une évolution de la loi prévoyant tout simplement que les cantons et les communes assument leurs responsabilités en matière de mobilité douce. Ce qui me chagrinerait dans ce projet, c'est qu'en son temps j'ai fait des promesses dans cette campagne. Une des promesses était que les coûts soient raisonnables et que l'on fasse des projets dans la mesure du réalisable. Pourquoi ai-je fait cette



promesse? Parce que lorsque j'étais magistrat à la ville de Lausanne, j'ai fait passer il y a près de 20 ans un financement, au

AB 2021 S 990 / BO 2021 E 990

tout début des projets d'agglomération, s'élevant à 11 millions de francs. En 2021, la ville de Lausanne n'a pas dépensé plus de 20 à 30 pour cent de ce montant pour les projets déposés, alors même que nous en avons l'autorisation.

C'est pourquoi au fameux article 6 lettre a, qui est si cher à Mme Maret, la minorité Dittli que nous avons déposée ne demande qu'une seule chose, c'est que les objectifs soient atteints pour autant que ce soit possible. Et autant que possible, cela peut signifier en tenant compte de la topographie, car les contraintes topographiques entraînent des conséquences financières. Cela peut purement signifier prendre en compte des critères géométriques, dans une route qui est malheureusement limitée du point de vue de l'espace. En cela, la minorité Dittli portant sur l'article 6 lettre a est importante: pour autant que possible, les autorités cantonales ou communales doivent réaliser l'objectif tel que décrit dans la loi.

C'est une question de raison. On peut avoir de la passion, et les 46 élus ici, nous sommes tous passionnés. Nous avons tous nos credos visant à défendre tel ou tel objectif. Je peux comprendre l'objectif – et je le partage – de développer fortement le réseau de voies cyclables. Comme vient de le dire M. Rechsteiner, nous avons un retard relativement important en Europe en matière de pistes et voies cyclables. La sécurité des usagers en dépend aussi, cela est fondamental. Mais, néanmoins, cela doit se faire selon le principe du "pour autant que possible".

Nous, ici, sommes à la Confédération: c'est facile, nous ordonnons. Mais qui paie? Ce sont les cantons et les communes. Ou alors, Madame la conseillère fédérale, en complément aux mesures consacrées aux agglomérations – et je dis bien en complément – la Confédération est-elle prête à mettre les millions de francs supplémentaires qu'il faudrait? Mme Maret a parlé des vallées. Or, les vallées ne sont pas comprises dans les projets d'agglomération. Joindre Troistorrents à Val-d'Illiez par une piste cyclable, comme cela a été évoqué en commission, cela est difficile. Ou alors on creuse dans la montagne et on réalise des tunnels – et au passage, vous me donnez le mandat, de manière à ce que je m'occupe du tunnel. Soyons raisonnables! C'est en cela que j'ai une certaine opposition à ce projet. Cela me chagrine, je ne vous le cache pas, mais je pense qu'il faut revenir à la raison. Notre chambre est une chambre de réflexion. Je vous invite à réfléchir aux moyens financiers qui seront à charge des cantons et des communes. Nous aurons fait de beaux plans et de belles promesses. Nous pourrions exister politiquement, mais les projets ne se réaliseront pas. Je vous recommande donc d'être très attentifs, en particulier à cet article 6 lettre a.

Germann Hannes (V, SH): Das neue Veloweggesetz setzt einerseits einen eindeutigen Verfassungsauftrag des schweizerischen Stimmvolkes um, der aus dem klaren Volks-Ja zur Velo-Initiative respektive zum Gegen-vorschlag hervorgegangen ist. Andererseits versucht es auf den starken Trend in der Gesellschaft zu reagieren, sich vermehrt mit dem Fahrrad fortzubewegen. Hieraus ergeben sich nun hohe Ansprüche an den Staat. Der Bundesrat gibt mit dem neuen Veloweggesetz diese Ansprüche weiter an die Kantone und an die Gemeinden. So ist auch die Planungspflicht zu deuten, die in der heutigen Vorlage, wie erwähnt, an die nächsten Staatsebenen delegiert wird. Immerhin basiert das neue Bundesgesetz auf den bewährten föderalen Grundsätzen. So bleibt sichergestellt, dass vor Ort in den Kantonen und in den Gemeinden denn auch adäquate Lösungen umgesetzt werden. Immerhin sei daran erinnert, dass die Kantone und die Gemeinden letztlich auch die Umsetzung selber finanzieren müssen, und das ist in diesem Sinne doch ein recht starker Auftrag des Bundes.

Sie wissen es, ich bin auch Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbandes, und darum habe ich natürlich diese Vorlage noch einmal speziell durch die Gemeindebrille betrachtet. Die Gemeinden werden zwar mit dem neuen Veloweggesetz planerisch und finanziell zusätzlich belastet, doch ist es immerhin ihnen überlassen, wie sie die neuengesellschaftlichen Ansprüche zusammen mit den Kantonen umsetzen. Es gibt bei der Vorlage aber noch viel Korrekturbedarf.

Ich möchte an dieser Stelle auch erwähnen, dass der Anspruch auf eine sichere und umfassende Veloinfrastruktur bereits heute von vielen Städten und Gemeinden eingelöst wird. Im Bereich der Veloinfrastruktur ist in der Schweiz in den letzten Jahren doch einiges passiert, und zwar nicht nur in den vermeintlich velofreundlichen Grossstädten, wo einfach Autospuren wegrationalisiert und dann für den Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden. So geht es natürlich etwas einfacher, aber meistens braucht es auch grössere Investitionen. In diesem Sinne rennt das Bundesgesetz also offene Türen ein, und das ist gut so.

Erlauben Sie mir immerhin den Hinweis, dass ich als Grenzbewohner auch immer wieder mit dem Rad im be-



nachbarten Deutschland unterwegs bin und feststelle, dass dort die Velowege ungleich besser vernetzt sind. Das stellt jeder fest, der mal im Ausland unterwegs war. Eigentlich sollten wir trotz sehr engen Raumverhältnissen in unserem Land eben auch das Optimum herausholen, und dazu braucht es eine gute Zusammenarbeit der drei Staatsebenen.

In diesem Sinne kann ich durchaus für Eintreten plädieren, ich meine aber, dass es entweder über die Rückweisung oder dann in der Detailberatung angezeigt ist, einige Korrekturen anzubringen. Ich verweise hier insbesondere auf die Planungsgrundsätze in Artikel 6. Diese sollten nicht so absolut festgesetzt sein, damit den kantonalen und kommunalen Umsetzungsstellen ein möglichst grosser Spielraum bleibt. Das Gleiche gilt dann auch bezüglich der Ersatzpflicht in Artikel 9, bei der mindestens ein ausgewiesenes öffentliches Interesse für einen angemessenen Ersatz bestehen sollte.

In Artikel 17 wird mit der Version des Bundesrates hingegen direkt die Gemeindeautonomie tangiert, und zwar negativ. Es ist nun wirklich nicht am Bundesrat respektive an uns als Gesetzgeber, zu beurteilen, ob die Gemeinden Fachstellen einrichten müssen; Sie wissen, die Gemeinden haben unterschiedliche Bedürfnisse und sind unterschiedlich gross. Wenn schon, muss das Sache der Kantone bleiben; sie organisieren sich selber, zusammen mit den Gemeinden. Das wäre gemäss dem Antrag der Kommission dort angesiedelt. Es hat den Bund aus föderalen Gründen wie gesagt nichts anzugehen, vor allem auch, weil er ja keinerlei finanzielle Mittel für eine solche Fachstelle zur Verfügung stellt.

Ebenso gilt es die Rolle der Fachorganisationen einzuordnen, die als Einzige im neuen Veloweggesetz direkt von Bundesgeldern profitieren sollen, indem Beratungsdienste zuhanden der Gemeinden finanziert werden sollen. Ich weiss nicht, ob unser Staat künftig so funktioniert, dass der Bund irgendwelche Interessengruppen finanziell alimentiert, die dann den Gemeinden erklären, was sie zu tun haben. Ich finde, so, wie das in Artikel 17 festgehalten ist, geht es nicht.

Aber auch in Artikel 18 schießt der Bundesrat über das Ziel hinaus. Es ist richtig, dass sich die Fachorganisationen bei der Planung von Veloinfrastruktur grundsätzlich einbringen können. Das schliesst aber dann aus meiner Sicht eine offizielle Beschwerdelegitimation gemäss Artikel 18 Absatz 1 Litera b und Absatz 3 aus. Diese muss gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit beseitigt werden, sonst ist das für mich ein absolutes No-Go. Wenn die Fachorganisationen, also zum Beispiel der VCS oder eine andere Organisation, bei der Planung mitarbeiten und Gemeinden beraten, geht es nicht an, dass sie nachher, wenn man das dann nicht genau so umsetzt, wie sie es empfohlen haben, auch noch Beschwerdeführer sind. Ich meine, dass wir hier private Interessengruppen gegenüber den staatlichen Institutionen, und das sind Kantone und Gemeinden nun mal, überhöhen. So etwas geht für mich gar nicht. Wenn es hier keine Korrektur gibt, kann ich dieser Vorlage nicht zustimmen. Das wäre eine gravierende Missachtung einer zeitgemässen Corporate Governance, und diesen Fehler sollten wir hier drin nicht machen.

Ich danke Ihnen für das Eintreten, allenfalls für die Rückweisung. Ich fordere Sie auf, wenn wir die Detailberatung machen, die betreffenden Korrekturen anzubringen.

Juillard Charles (M-E, JU): Je n'avais initialement pas prévu d'intervenir, mais en écoutant le débat d'entrée en matière,

AB 2021 S 991 / BO 2021 E 991

j'ai encore un doute sur la formulation des versions de la majorité et de la minorité à l'article 6 lettre a.

Que ce soit dans la réponse de Mme la conseillère fédérale ou dans la discussion par article que nous mènerons tout à l'heure, j'aimerais que l'on puisse me préciser ce que l'on entend, dans la version de la majorité, par: "soient interconnectées et continues et desservent notamment les lieux importants visés aux articles 3 alinéa 3, et 4 alinéa 3". Faut-il comprendre cette interconnexion par une mise bout à bout de ce que l'on trouve défini à l'article 3 alinéa 2, à savoir les routes, les routes dotées de bandes cyclables, les voies express cyclables, etc.? Ou est-ce que la volonté de la majorité de s'en tenir à la formulation "interconnectées et continues" implique, comme l'interprète le représentant de la minorité Olivier Français, que l'on doive construire systématiquement des pistes cyclables pour que celles-ci soient continues dans toute la mesure du possible?

Cette interprétation m'intéresse parce qu'effectivement, cela peut avoir des incidences extrêmement différentes, notamment pour les finances publiques, selon que l'on doive construire, comme semble le prévoir la version de la minorité, ou que l'on puisse, comme paraît le prévoir la version de la majorité, mettre bout à bout – autrement dit, interconnecter – différents tronçons, quelle que soit la qualification qu'ils pourraient avoir, afin de permettre d'établir ces liaisons entre les différents lieux qui méritent d'être reliés par des pistes cyclables.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es wurde erwähnt: Volk und Stände haben im Herbst 2018 mit 73,6 Prozent Ja-Stimmen den Bundesbeschluss über die Velowege angenommen und das Velo damit in der Bun-



desverfassung verankert. Das ist ein klarer, ein deutlicher Auftrag, den wir von der Bevölkerung erhalten haben; Herr Ständerat Germann hat darauf hingewiesen. Ich denke, es ist wichtig, dass wir uns vielleicht auch noch die Geschichte kurz in Erinnerung rufen.

Lanciert wurde die Velo-Initiative im März 2015. Das Parlament stellte dann der Velo-Initiative einen direkten Gegenentwurf gegenüber. Was Sie im direkten Gegenentwurf ganz klar änderten: Sie wollten keine neuen, zusätzlichen Subventionen für das Velo und für die Velowegnetze sprechen. Gleichzeitig haben Sie dann aber ganz klar gesagt – und so steht es auch in der Botschaft zum direkten Gegenentwurf –, dass sich der Bund eigentlich in Analogie zum FWG für die Infrastruktur eines Velowegnetzes engagieren und auch Verpflichtungen übernehmen soll, in Respektierung der verschiedenen Staatsebenen und auch der verschiedenen Aufgaben und Kompetenzaufteilungen.

Was Sie hier vor sich haben, ist eigentlich die Ausführungsgesetzgebung zum direkten Gegenentwurf, der damals, wie gesagt, von Volk und Ständen doch mit grosser Mehrheit angenommen worden ist. Ich bitte, das im Hinterkopf zu behalten. Wenn Sie jetzt sagen, man hätte den Kantonen Aufgaben gegeben, ohne sie zu finanzieren, obwohl man damals gesagt hat, man wolle keine neuen Subventionen, dann ist man hier vielleicht plötzlich ein bisschen in einem Widerspruch. Der Beschluss, den Sie der Bevölkerung vorlegten, besagte: keine neuen Subventionen! Die Kompetenzen sollen analog zum FWG beibehalten werden. Es geht hier eigentlich vor allem darum, in der Planung die Kantone und die Gemeinden in die Pflicht zu nehmen, wie das beim FWG auch der Fall ist, an der Kompetenz nichts zu ändern, hingegen bei der Planung dann auch noch gewisse Grundsätze für ein Velowegnetz festzulegen. Das ist genau das, was wir tun. Ich werde sicher noch in der Detailberatung darauf zu sprechen kommen, wenn Sie einverstanden sind.

Monsieur Juillard, concernant l'article 6 lettre a, je vais prendre position durant la discussion par article.

Aber hier geht es vorerst einmal darum, das Eintreten zu beschliessen. Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten.

Es haben Verschiedene unter Ihnen gesagt, dass sich das Velo in unserem Land grosser Beliebtheit erfreue; das betrifft die Freizeit, aber auch den Alltag. Das Velo wird für den Arbeitsweg oder auch den Schulweg genutzt. Und im Corona-Jahr hat die Zahl der Veloverkäufe gegenüber dem Vorjahr um 40 Prozent zugenommen. Das Velo ist eine umweltfreundliche und gesunde Alternative. Es hat aber auch das Potenzial, zur Behebung gewisser Verkehrsprobleme beizutragen. Das ist ein wichtiger Beitrag, den wir überall dort, wo es Verkehrsprobleme gibt, dringend brauchen. Durch eine vermehrte Benutzung des Velos kann nämlich eine Entlastung für den gesamten Verkehr erreicht werden.

Leider hat diese starke Zunahme bei der Zahl der Velofahrerinnen und Velofahrer auch zu einer Zunahme der Zahl getöteter und schwerverletzter Velofahrender geführt, auch im letzten Jahr. Diese Entwicklung betrachtet der Bundesrat mit Sorge. Mit dem Veloweggesetz möchte er daher auch einen Beitrag zu einer sichereren Veloverkehrsinfrastruktur leisten.

Ich komme jetzt kurz zum Inhalt des Veloweggesetzes. Der Entwurf ist in der Vernehmlassung auf grosse Zustimmung gestossen. Wie gesagt, es geht hier eigentlich darum, jetzt Artikel 88 der Bundesverfassung in einem Ausführungserlass umzusetzen. Dabei orientiert sich der Gesetzentwurf, den wir Ihnen vorlegen, am FWG, das bekanntlich seit über vierzig Jahren in Kraft ist. Gleichzeitig berücksichtigen wir hier mit diesem Gesetz die spezifischen Anforderungen des Veloverkehrs.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Salzmann abzulehnen. Dieser Antrag verlangt nämlich vom Bundesrat, den Entwurf analog dem bisherigen FWG auszugestalten. Das ist aber genau das, was wir gemacht haben. Wir haben uns auf das FWG gestützt. Zudem haben wir die Frage geprüft – Herr Ständerat Engler hat darauf hingewiesen –, ob wir den neuen Erlass zum Velo direkt in das FWG aufnehmen oder ein separates Veloweggesetz machen wollen. Der Bundesrat ist zum Schluss gekommen, dass es halt doch spezifische Fragestellungen gibt, die einzig die Veloinfrastruktur betreffen, weshalb es von Vorteil ist, das in einem separaten Gesetz zu regeln.

Es sollen dabei aber der Aufbau, das Vorgehen – ich komme später noch darauf zurück –, die Beschwerdelegitimation und die Zusammenarbeit mit den Fachorganisationen analog zum FWG gestaltet sein, das wir seit vierzig Jahren kennen. Da haben wir nichts Neues erfunden. Auch an der Kompetenzverteilung haben wir nichts geändert, auch nicht bei der Frage, welche Aufgaben den Kantonen und Gemeinden zufallen. In Bezug auf die Finanzierung gibt es gewisse Möglichkeiten für Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme, das wurde erwähnt. Auch das ist aber nicht eine völlig neue Frage, sondern es war ja, wie Sie es auch gesagt haben, bisher zum Teil schon möglich, im Rahmen von Agglomerationsprogrammen auch die Frage der Veloinfrastruktur aufzunehmen.

Worum geht es hier? Es geht wie beim FWG um eine Grundsatzgesetzgebung, in der eben die übergeordneten Grundsätze für die Planung und den Erhalt von Velowegen formuliert werden. Gleichzeitig wird hier die



Unterstützung der Kantone und der Gemeinden durch den Bund geregelt. Zudem sind in diesem Gesetzentwurf die Aufgaben des Bundes im Bereich der Velowege festgehalten. Die detaillierteren Regelungen, die über die Grundsätze hinausgehen, also die eigentliche Planung und Erstellung von Velowegen, bleiben den Kantonen vorbehalten – das möchte ich schon noch einmal deutlich festhalten, Herr Ständerat Germann. Dieses Gesetz beinhaltet die Verpflichtung, die Planung solcher Velowegnetze oder Veloinfrastrukturen aufzunehmen. Wie aber dann die konkrete Umsetzung, der Bau dieser Velowegnetze passiert – daran ändern wir nichts –, das bleibt im Ermessen und in der Kompetenz der Kantone.

Velowegnetze im Sinne dieses Gesetzes sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit der entsprechenden Infrastruktur. Man muss zwischen Velowegnetzen für den Alltag und solchen für die Freizeit unterscheiden. Je nach Nutzung sind die Anforderungen zum Teil unterschiedlich.

Ich möchte gerne noch etwas zur Planungspflicht sagen, die ein Kernstück des Gesetzes ist. Auch hier besteht eine Analogie zum Fuss- und Wanderweggesetz. Die Kantone werden verpflichtet, ihre Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen festzulegen. Der Bund verpflichtet die Kantone also dazu, Velowegnetze zu planen. Das schafft Planungssicherheit.

AB 2021 S 992 / BO 2021 E 992

Das ermöglicht auch die Koordination mit anderen Vorhaben, die auch raumwirksam sind. Eine Verpflichtung zum Bau von Velowegnetzen besteht mit diesem Gesetz nicht. Es ist wichtig, dass Sie das gehört haben. Wir haben da eine ganz klare Unterscheidung. Die Kantone sind für den Bau der Velowegnetze zuständig. Sie bestimmen, was in welcher Reihenfolge wie gebaut wird.

Wie aber eingangs erwähnt, ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit dem Bundesrat ein grosses Anliegen. Die Unfallursachen beim Veloverkehr sind sicher vielfältig. Aber es ist unbestritten, dass die Infrastruktur hier eine ganz entscheidende Rolle spielt. Viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die bei der Abstimmung über den Bundesbeschluss ein Ja in die Urne gelegt haben, taten das in der Erwartung, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz aufgewertet wird. Einige von Ihnen haben das auch gesagt: Im Unterschied zum Bahnbereich sind wir in diesem Bereich nicht Spitzenreiter in Europa, wie wir gestern wieder feststellen konnten. Hier haben wir wirklich noch Aufholbedarf.

Velowegnetze sollen sorgfältig geplant und gebaut werden. Deshalb sind in diesem Gesetz auch gewisse Planungsgrundsätze festgehalten, auf die wir dann allenfalls auch in der Detailberatung zu sprechen kommen. Ich bitte Sie also, auf diese Vorlage einzutreten. Die Vorlage ist in der Vernehmlassung auf grosse Zustimmung gestossen. Eine Rückweisung bringt nichts Neues, weil wir hier analog zum FWG vorgegangen sind. Gleichzeitig wollen wir aber auch den spezifischen Anforderungen des Velos Rechnung tragen, das mit dem Velo-Artikel nun wirklich auch in der Bundesverfassung das Gewicht erhält, das es als Transportmittel haben soll.

Wir bitten Sie, auf diese Vorlage einzutreten. Ich werde dann in der Detailberatung auch zu den Fragen der Ersatzpflicht, zur Information des Bundes sowie zur ganzen Frage der Fachorganisationen und der Beschwerdelegitimation Stellung nehmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Wir stimmen über den Rückweisungsantrag der Minderheit Salzmann ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 7 Stimmen

Dagegen ... 33 Stimmen

(3 Enthaltungen)



Bundesgesetz über Velowege
Loi fédérale sur les voies cyclables

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

... Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

... les installations de loisirs et sportives et les réseaux de voies cyclables pour les loisirs.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Ich möchte zuerst noch eine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Präsident von Schweiz Mobil. Schweiz Mobil ist das nationale Netzwerk des Bundes und der Kantone für den nicht motorisierten Individualverkehr, insbesondere für Freizeit und Tourismus im Sommer und im Winter. Die wichtigsten Ziele sind eine dauerhafte Sicherung eines qualitativ hervorragenden nationalen Routenangebots für den Langsamverkehr und der steigenden Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Schweiz sowie das Schaffen von hohem wirtschaftlichem Nutzen in allen Landesteilen.

Ich komme ganz kurz zu Artikel 3: Es wurde darauf hingewiesen, dass dieser Entwurf zwischen zwei Hauptkategorien von Velowegnetzen unterscheidet, nämlich zwischen Velowegnetzen, die für den Alltag bestimmt sind, und solchen Netzen, die in erster Linie für die Freizeit gebraucht werden. Sie werden es im Verlaufe der Diskussion sehen: Je nachdem, ob es sich jetzt um ein Velowegnetz für den Alltag oder um ein solches für die Freizeit handelt, sind unterschiedliche Qualitätsanforderungen zu beachten. Es gibt auch Qualitätsanforderungen, die für beide Kategorien gelten.

In Absatz 3 hat Ihre Kommission eine Ergänzung vorgenommen. Velowegnetze haben auch die Funktion der Erschliessung wichtiger Orte. Hier war die Kommission der Meinung, dass die Sportanlagen ausdrücklich erwähnt werden sollten. Sie sind Teil des Freizeitangebotes. Es ist üblicherweise so, dass Sportanlagen stark frequentiert sind, deshalb sollen sie als wichtige Orte zwangsläufig auch durch den Langsamverkehr erschlossen werden. Das war der Grund für diese Ergänzung.

Angenommen – Adopté

Art. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Art. 6

Antrag der Mehrheit

...

b. die Velowege eine möglichst direkte ...

...

d. die Velowege einen möglichst homogenen ...

...

Antrag der Minderheit

(Dittli, Burkart, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Bst. a

a. die Velowege zusammenhängend und möglichst durchgehend ...

Art. 6

Proposition de la majorité

...

b. ... un tracé aussi direct que possible;

...

d. ... voies cyclables d'une qualité aussi homogène que possible;

...

Proposition de la minorité

(Dittli, Burkart, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Let. a

a. ... soient interconnectées et aussi continues que possible et desservent ...

AB 2021 S 993 / BO 2021 E 993

Dittli Josef (RL, UR): Wir hatten in der Kommission bereits zu Artikel 2 eine intensive Diskussion, nämlich über die eigentliche Definition von Velowegnetzen. In der Diskussion ging es um die jetzige Definition in Artikel 2: "Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege." Wir diskutierten dann, ob das nicht zu absolut formuliert sei und es deshalb heissen sollte: "Velowege sind zusammenhängende und möglichst durchgehende Verkehrswege." Wir führten dann auch eine Abstimmung durch. Die Mehrheit, es war eine knappe Mehrheit, entschied dort, gemäss Bundesrat vorzugehen. Es wurde keine Minderheit gebildet, dies aus der Überlegung heraus, dass es sich im Prinzip um einen Zweckartikel handelt.

Bei Artikel 6, bei welchem wir jetzt sind, geht es hingegen um die Planungsgrundsätze, also eigentlich um die Wurst und um die Frage, wie das Ganze dann ausgelegt werden soll. Dort kam eben dann wiederum diese Diskussion über die Absolutheit der einzelnen Buchstaben auf. Bei den Buchstaben b und d konnte die Kommission dann überzeugt werden – ich komme noch darauf zurück –, dass man hier eine gewisse Relativierung vornehmen muss. Bei Buchstabe a ist es jetzt ganz knapp nicht gelungen, dieses "möglichst" auch hineinzubringen. Es geht im Prinzip darum, Velowege entweder als "zusammenhängend und möglichst durchgehend" zu definieren, wie es die Kommissionsminderheit will, oder, gemäss der bundesrätlichen Vorlage, die von der Mehrheit getragen wird, als "zusammenhängend und durchgehend", also absolut.

Die Planungsgrundsätze sind in ihrem Zweck auch aus Sicht der Minderheit richtig gewählt. Die Formulierung von Artikel 6 Buchstabe a ist jedoch dermassen absolut, dass kein Spielraum mehr vorhanden ist; sie sollte verhältnismässig sein. Die vom Bundesrat vorgeschlagene absolute Formulierung gefährdet eine Routenlegung, welche an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger, inklusive des Bus- und des Fussgängerverkehrs, abgestimmt sein muss. Um mehr Umsetzungsspielraum zu gewähren, ist der Zusatz "möglichst" auch bei Artikel 6 Buchstabe a wichtig.

Es geht uns dabei um die Verhältnismässigkeit, diese muss gewahrt bleiben; es braucht eine minimale Flexibilität. Ich denke an die Land- und die Gebirgskantone: Wenn diese zum Beispiel für einige wenige Velofahrer für mehrere hunderttausend Franken eine Überführung bauen müssten, um den Kriterien zu entsprechen, wäre das unverhältnismässig. Bei den Planungsgrundsätzen brauchen die Kantonsregierungen doch einen gewissen Spielraum, sonst wird es sehr schwierig und unter Umständen auch sehr teuer. Letztlich ist das auch im Interesse all jener, die die Velowege wollen, denn es besteht nämlich ein gewisses Risiko, dass sonst gewisse kantonale Parlamente gar keine Gelder mehr freigeben werden. Damit ist auch niemandem gedient.



In diesem Sinne bitte ich Sie also, hier der Minderheit zu folgen und einen minimalen Spielraum zu gewähren, wenn es um diese Planungsgrundsätze geht.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Ich muss hier etwas ausholen. Der 2. Abschnitt dieses Entwurfes befasst sich mit der Frage der Planung, Erstellung und Erhaltung des Velowegnetzes. Als übergeordnete Grundsätze legt der Entwurf in Artikel 6 im Interesse – und das steht im Zentrum – sicherer und attraktiver Velowege Qualitätskriterien und Anforderungen fest. Je nachdem, welchem Zweck der Veloweg dient – vor allem dem Alltagsverkehr oder dem Freizeitverkehr –, verändert sich auch die jeweilige Priorität dieser Anforderungen. Mit Ausnahme vielleicht der Anforderung der Durchgängigkeit, die man auf Plänen festhalten kann und die aus Plänen erkennbar ist, lassen sich alle übrigen Kriterien nur beurteilen, wenn die örtlichen Verhältnisse bekannt sind. Das erfordert auch eine massgeschneiderte Planung, die Rücksicht auf die Gegebenheiten nimmt.

In der Kommission gab zu reden, es wurde jetzt auch von Herrn Kollege Dittli ins Feld geführt, was verhältnismässig sei und was nicht. Diese verfassungsmässige Anforderung an jede staatliche Tätigkeit hat die Kommission mit dem Einschub des Adverbs "möglichst" in Artikel 6 Literae b und d zusätzlich betonen wollen. Sie hätte sich auch auf den Standpunkt stellen können, das öffentliche Interesse und die Beachtung des Verhältnismässigkeitsprinzips seien sowieso zu beachten, weil sie aus der Verfassung heraus das staatliche Handeln bestimmen.

Unter Litera c steht, dass Velowege "möglichst sicher" sein sollen und der Veloverkehr, "wo möglich und angebracht", getrennt vom übrigen Verkehr geführt werden soll. Damit hat der Bundesrat diese Einschränkung ja eigentlich bereits vorweggenommen.

Aus Artikel 6 Litera c lesen Sie auch heraus – das wurde in der Eintretensdebatte etwas unterschiedlich bewertet –, dass dieses Gesetz den Kantonen nicht vorschreibt, Velowege zu bauen, die nicht auch für andere Zwecke benutzbar wären. Velowege können sich auch auf Strassen erstrecken, Strassen mit Randstreifen, auf Meliorationsstrassen beispielsweise, auf Wege, je nachdem, wie die Verhältnisse sind und ob sie es erlauben. Es hat seinen Grund, dass ich das sage: Bei der jetzt umstrittenen Bestimmung in Artikel 6 Litera a geht es darum zu interpretieren, was "durchgängig" bedeutet. Bei Buchstabe a ist in der Kommission eine Differenz zurückgeblieben. Artikel 6 Litera a gibt für die Planung als Anforderung für attraktive Velowege vor: Sie sollen "zusammenhängend und durchgehend" sein und "die wichtigen Orte [...] erschliessen". Zusammenhängend und durchgehend sollen Velowege sein, und sie sollen die wichtigen Ziele erschliessen, die in den Artikeln 3 und 4 bezeichnet sind. Wir haben vorhin von den Sportanlagen gesprochen, die im Rahmen des Alltagsverkehrs erschlossen sein sollen. Für den touristischen Freizeitverkehr möchte man natürlich auch die touristischen Highlights durch Velowege erschlossen sehen.

Kollege Hegglin hat mir vorhin vorgeschwärmt, wenn er mit seiner Frau in Frankreich dem Rhein entlang unterwegs ist, treffe er Velowege an, die von einer ganz anderen Qualität seien als generell unsere Velowege. Auch Kollege Germann, der um den Bodensee fährt, hat festgestellt, dass in anderen Ländern den Qualitätsanforderungen und auch der touristischen Bedeutung von Velowegen schon viel früher Beachtung geschenkt wurde. Beim Mountainbiken hat die Schweiz früh einen Trend erkannt und sich entsprechend darauf eingestellt.

Soll ein Veloweg attraktiv sein, muss er selbstverständlich sicher sein. Das ist die oberste Anforderung, die ein Veloweg zu erfüllen hat, sei dies im städtischen Verkehr, im Agglomerationsverkehr oder im Freizeitverkehr. Velowege sind nur attraktiv für die Benützenden, wenn sie ungeachtet von Kantons- und Gemeindegrenzen miteinander verbunden sind. Ein Veloweg, der an der Gemeindegrenze aufhört und nicht weiterführt, ist nicht attraktiv. Daher kommt die Forderung des Gesetzes, dass die Velowege untereinander verbunden sind. Die einzelnen Teilstücke schliesslich sollen nicht durch Unterbrüche den Veloverkehr "auffahren" lassen. Unterbrüche von Velowegen auf gewissen Strecken sind für die Benützenden keine sehr erfreuliche Tatsache. Deshalb ist zu unterscheiden zwischen der Anforderung der Verbundenheit der Velowegstrecken innerhalb des Netzes und der Anforderung der Durchgängigkeit, bezogen auf die einzelnen Wegstrecken.

Der Anspruch der Durchgängigkeit verlangt nicht, dass über die ganze Wegstrecke ein homogener Veloweg bestehen müsste, wie beispielsweise bei einem Radweg, der ausschliesslich für die Benützung durch Velofahrerinnen und Velofahrer reserviert ist. Vielmehr kann die Wegstrecke durchaus auch eine unterschiedliche Verkehrsführung aufweisen wie auf Streckenabschnitten, die vom motorisierten Strassenverkehr, aber auch vom Veloverkehr benützt werden.

Wo Durchgängigkeit aufgrund der Topografie gar nicht möglich ist oder wo andere Hindernisse es zu schwierig machen würden, einen Veloweg anzulegen, dort bleibt, davon gehe ich aus, eine entsprechende Streckenföhrung von vornherein ausser Betracht. Kein Kanton und keine Gemeinde plant einen Veloweg im Wissen darum, dass die topografischen Verhältnisse einen unverhältnismässigen Aufwand nach sich ziehen würden,



um z. B. ein Tobel überqueren zu können. Bei geeigneten Strecken ist es hingegen ein Muss, dort muss die Durchgängigkeit vorhanden sein.

AB 2021 S 994 / BO 2021 E 994

Wenn Sie der Mehrheit der Kommission folgen und damit im Grundsatz unterbruchsfreie Velowege fordern, dann leisten Sie einen entscheidenden Beitrag für ein Velowegnetz, das unterbruchsfrei und entsprechend auch attraktiv ist. In dem Sinne möchte ich Sie bitten, bei Litera a der Mehrheit der Kommission zu folgen, weil es sich um einen Grundsatz für attraktive Velowege handelt: Sie sollen zusammenhängend, durchgehend erschlossen sein.

In den Literae b bis e geht es dann mehr um die Konkretisierung dieser Grundsätze. Hier ist die Kommission auch darauf eingeschwenkt, eine Relativierung vorzunehmen, indem der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gelten soll.

Salzmann Werner (V, BE): Nach den Worten des Kommissionssprechers müsste man eigentlich zum Schluss kommen, dass eindeutig der Antrag der Minderheit Dittli zu unterstützen sei, dies mit Blick auf die Interpretation dieses Planungsartikels, auf die Umsetzung dieser Grundsätze. Ich lese "zusammenhängend", "durchgehend" und "wichtige Orte". Damit besteht meiner Ansicht nach dann halt doch ein Zwang, diese Velowege gesamt-heitlich auszubauen. Da bestehen meines Erachtens keine Zwischenstufen, da der Zusammenhang und die Durchgängigkeit ja dann gegeben sein müssen. Bei Artikel 6 Buchstaben b und d haben wir dann explizit ein "möglichst" eingefügt, um eine Entschärfung zu bewirken, damit das Netz nicht homogen sein muss und eine direkte Streckenführung ebenfalls nicht absolut erreicht werden muss.

Ich bitte Sie, die Verhältnismässigkeit zu wahren, die Kollege Dittli erwähnt hat, wonach die Velowege zwar zusammenhängend, aber nur "möglichst durchgehend" sein müssen. Ansonsten führen wir hier tatsächlich einen Zwang ein, was unverhältnismässig wäre.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit Dittli zuzustimmen.

Zopfi Mathias (G, GL): Ich bitte Sie, hier die Mehrheit zu unterstützen. Kollege Dittli hat gesagt, es gehe bei diesem Artikel um die Wurst. Jetzt sage ich Ihnen als Vertreter eines Kantons, dessen Spezialität oder Sonntagsmenü eine mit Brot gestreckte oder verfeinerte Wurst ist: Sie können eine Wurst mit ein bisschen Brot strecken oder verfeinern, und das machen wir hier in Artikel 6 mit den Buchstaben b und d. Wenn Sie aber so viel Brot beifügen, dass es am Schluss einfach ein Brot mit Fleischgeschmack ist, dann haben Sie eben keine Wurst mehr – und deshalb geht es hier um die Wurst, genau wie Kollege Dittli es sagt.

Die Kommission hat mit den Buchstaben b und d in dem Sinne einen Kompromiss gemacht und eine gewisse Relativierung zugelassen. Bei Buchstabe a ist es aber so, dass diese Relativierung eigentlich den Kerngehalt dieses Artikels oder eben die Wurst umfasst. Die Verhältnismässigkeit, die Kollege Dittli und auch Kollege Salzmann jetzt anführen, muss sowieso gewahrt werden. Die Verhältnismässigkeit ist ein Grundsatz, der auch hier zum Tragen kommt. Die Durchgängigkeit ist die zentrale Komponente dieses Artikels. Die Durchgängigkeit ist deshalb so wichtig, weil ein Velowegnetz mit Lücken seine Wirkung verfehlt. Wenn Sie in einem Velowegnetz andauernd Lücken haben, dann wird der Nutzen des Veloweges für seine Nutzerinnen und Nutzer relativiert.

Es ist wichtig zu sagen, der Kommissionssprecher hat es bereits gesagt, dass die Kantone und Gemeinden diese Durchgängigkeit nicht nur mit Infrastruktur herstellen können. Sie können zum Beispiel mit Signalisationen arbeiten. Die Kantone und Gemeinden haben sehr viele Möglichkeiten, die Durchgängigkeit herzustellen. Sie soll aber das Ziel sein, sonst relativieren Sie zu stark, sonst machen Sie aus dieser Wurst hier ein Brot.

Ich ersuche Sie also, dem Kompromiss, den die Kommissionsmehrheit gefunden hat, zuzustimmen: Sie hat bei den Buchstaben b und d eine Relativierung zugelassen – das sehen Sie, wenn Sie den ganzen Artikel anschauen –, aber bei Buchstabe a wird der Grundsatz hochgehalten, dass Velowege durchgängig sein sollen.

Germann Hannes (V, SH): Jetzt will ich nicht auch noch von der Wurst sprechen. Ich gehöre hier der Minderheit an, einer starken Minderheit, die gute Gründe für die Relativierung der Planungsgrundsätze in Artikel 6 hat. Das betrifft die Buchstaben a, b und d, während bei Buchstabe c der Bundesrat die Verhältnismässigkeit selber eingebracht hat, da "Sicherheit" ja nie absolut sein kann.

Die Vorgaben in Buchstabe a, wonach "die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen", basieren also auf den vorangehenden Artikeln. So lautet etwa Artikel 4 Absatz 3 wie folgt: "Sie erschliessen und verbinden insbesondere" – hören Sie jetzt gut zu! – "für die Erholung geeignete Gebiete [...]" Also müssen Sie, sage ich jetzt, zwei wertvolle Trockenwiesen im Prinzip verbinden, das sind nämlich wichtige Gebiete. Absatz 3 erwähnt weiter die Sehenswürdigkeiten. Bei diesen gibt es auch kein Ende, die befinden sich ja oft an den unwegsamsten



Stellen im Gelände. Schliesslich müssen gemäss Absatz 3 auch noch "Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen" verbunden werden. Sagen Sie mir einmal, was man darunter nicht subsumieren kann.

Was in den Artikeln 3 und 4 im Grundsatz festgelegt wird, ist sehr weitgehend. Wenn Sie das auch noch so absolut verlangen, wie das die Mehrheit hier tut, dann schiessen Sie einfach über das Ziel hinaus. Es wird einen immensen Kostendruck auf die Kantone und vor allem auf die Gemeinden geben, die das dann realisieren und erstreiten müssen. Das scheint mir nicht verhältnismässig zu sein. Ob nun die Wurst schmeckt oder nicht, ist mir egal, ich habe das Brot sowieso lieber.

Wicki Hans (RL, NW): Mit dem, was er sagt, hat unser Kommissionssprecher natürlich schon recht. Wenn das, was er sagt, im Gesetz stehen würde, wäre ich eben auch nicht in der Minderheit. Genau das ist die Feinheit dieses Gesetzes.

Planungsgrundsätze sind nun einmal Vorgaben für die Regierungen. Diese Vorgaben werden dann von den entsprechenden Organisationen auch zu Recht überwacht, und ihre Einhaltung wird eingefordert. Wenn die Durchgängigkeit nun nur mit hohem Aufwand bewerkstelligt werden kann, dann werden die Regierungen, das muss ich Ihnen leider sagen, eben nicht entscheiden können – wie es der Kommissionssprecher gesagt hat –, dass ein Veloweg nicht gemacht wird. Stattdessen werden sich die Verwaltung und die Organisationen dann auf diesen Artikel berufen und sagen: "Du musst den Veloweg machen, und du musst die hohen Kosten akzeptieren!" Genau dort hat die Regierung keine Handlungsfreiheit mehr, weil es sich eben um die Planungsgrundsätze handelt.

Aus diesem Grund wäre es wichtig, dass wir unseren Regierungen die Vernunft in die Hand gäben und die Planungsgrundsätze so formulierten, dass sie die Vernunft auch anwenden könnten.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag Dittli zu folgen.

Herzog Eva (S, BS): Ich bin schon erstaunt über diese Diskussion. Schliesslich gab es eine Volksabstimmung, in der das Volk diesem Veloweg-Artikel zustimmte. Wenn Sie jetzt den Kern dieses Gesetzes angreifen, dann hätte man es gar nicht machen müssen.

Es gibt heute Velowege, das bestreitet niemand. Aber der Witz ist ja gerade, dass es Velowege gibt, die über eine gewisse Strecke ausgezeichnet sind, dann aber plötzlich enden – es kommt vielleicht eine gefährliche Kreuzung, bei der man bisher keine Lösung gefunden hat –, um dann irgendwo wieder weiterzuführen. Genau das soll es künftig nicht mehr geben. Es geht um die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern. Ich kann überhaupt nicht verstehen, dass der Präsident des Gemeindeverbandes hier eigentlich gegen seinen eigenen Verband argumentiert. Auch Gemeinden, so stelle ich mir jetzt vor, haben Velowege und gefährliche Kreuzungen, es geht hier nicht nur um grössere Städte. Ich kann gar nicht verstehen, dass man sich dagegen wendet.

Ich verstehe aber auch nicht, warum die Vertreterinnen und Vertreter ländlicher Gebiete dagegen sind. Warum denn? Wenn ich im Ausland bin und wir Velotouren machen, dann

AB 2021 S 995 / BO 2021 E 995

lerne ich es kennen und schätzen, dass Velowege eben zusammenhängend sind. Es gibt Länder, die sind hier schon viel weiter als wir, und gerade sie sind touristisch attraktiv.

In der Kommission wurde gesagt, es gebe hier eine Konkurrenzsituation zwischen dem landwirtschaftlichen Betrieb und den Velowegen. Also da muss ich sagen, es flitzt ja auf einer Strasse nicht alle zwei Minuten ein Traktor vorbei. Da hat man wirklich genügend Platz, um aneinander vorbeizukommen. Dass die Wege durchgehend und zusammenhängend sind, ist also auch in ländlichen Räumen absolut machbar und stellt keine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs dar. Das Argument verstehe ich nicht.

Sie rühren hier an einem Kern des Gesetzes. Es geht um zusammenhängende Velowege, um Sicherheit. Genau deshalb wurde dieser Beschluss auch angenommen.

Ich bitte Sie hier, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie haben in Artikel 2 festgelegt, was man unter Velowegnetzen versteht, nämlich "zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen". Das haben Sie in Artikel 2 so festgelegt. Jetzt geht es hier darum, die Planungsgrundsätze festzuhalten, also darum, wie man solche Velowegnetze plant, wie Sie sie in Artikel 2 definiert haben. Ich muss sagen, es ist etwas merkwürdig, wenn Sie ausgerechnet bei den Grundsätzen eine Relativierung vornehmen. Sie sind ja hier nicht bei der Feinplanung eines Velowegnetzes und sagen: "Jedes Mal, wenn ein Weg nicht durchgehend ist, bekommen Sie eine Sanktion." Vielmehr setzen Sie hier eigentlich



im Grundsatz das um, was Sie selber in Artikel 2 definiert haben.

Wenn Sie jetzt bei den Grundsätzen eine Relativierung dessen vornehmen, was Sie selber vorhin definiert haben – Sie haben definiert, was ein Velowegnetz ist, nämlich durchgehende und zusammenhängende Wege –, dann sage ich Ihnen, dass Sie in Artikel 2 hätten festlegen müssen: "Ein Velowegnetz ist im Grundsatz durchgehend, aber es muss nicht immer durchgehend sein", oder irgendwie so. Noch einmal: Sie sprechen hier über Planungsgrundsätze, nur darüber, wie die Kantone im Grundsatz darangehen, wenn sie die Velowegnetze in ihren Planungen festhalten. Ich habe es vorhin gesagt – und ich glaube, es ist wichtig, dass ich es noch einmal sage -: Sie sagen hier nicht den Kantonen, was sie bauen und was sie umsetzen müssen, sondern was in den Planungen festgehalten werden muss.

Was ist der Sinn und Zweck von all dem? Es geht darum, dass man eben frühzeitig überlegt: Jetzt haben wir hier eine Baute, hier haben wir das vorgesehen, wir koordinieren das und wir stellen sicher, dass man eben frühzeitig auch an die Veloinfrastruktur denkt. Dazu braucht es gewisse Grundsätze, und im Wort "Grundsätze" ist das Wort "Verhältnismässigkeit" schon inbegriffen. Der Kommissionssprecher hat es gesagt, staatliches Handeln orientiert sich immer am Prinzip der Verhältnismässigkeit. Da müssen Sie nicht zuerst alles relativieren. Sie müssten viele Gesetze relativieren, wenn Sie überall noch explizit die Verhältnismässigkeit festhalten wollten.

Ich denke, der Widerspruch liegt darin, dass Sie vorhin definiert haben, was ein Velowegnetz ist, und dass der Antrag der Minderheit bei den Grundsätzen, bei denen es um die Planung geht, Ihre eigene Definition relativiert. Das ist ein Widerspruch. Ich denke, dass das nachher auch für die Kantone ganz schwierig ist.

Ich habe übrigens nochmals nachgeschaut: Diese Formulierung ist bei den Kantonen gut angekommen. Es gab Kantone, die noch mehr ins Gesetz schreiben wollten und gesagt haben, man müsse das ganz genau formulieren. Wie immer in einer Vernehmlassung gab es dann natürlich auch solche, die gesagt haben, sie wollten überhaupt keine Planungsgrundsätze in diesem Gesetz. In dem Sinne hat Frau Ständerätin Herzog schon recht, dann hätten wir der Bevölkerung sagen müssen: Hört zu, die Kantone machen das schon gut, auch wir wollen keinen neuen Verfassungsartikel.

Nun wollen Sie aber noch bei den Grundsätzen relativieren. Da muss man letztlich schon fragen: Gibt es überhaupt noch Grundsätze, oder wird selbst das relativiert, was man als Velowegnetz definiert hat?

Ich bitte Sie, hier bei Artikel 6 Buchstabe a die Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Die Kommissionsmehrheit nimmt dann bei den beiden Buchstaben b und d desselben Artikels Bezug auf die konkreten Dinge: Bei der Streckenführung sagt sie "möglichst direkt", bei den Ausbaustandards sagt sie "möglichst homogen". Das ist dann eigentlich bereits ein Schritt in der Detailumsetzung. Damit können wir zwar leben, aus unserer Sicht ist es aber nicht nötig, auch dort eine Relativierung vorzunehmen.

Wenn Sie aber in Buchstabe a Ihre eigene, in Artikel 2 festgelegte Definition eines Velowegnetzes relativieren, und zwar im Rahmen der Grundsätze, dann muss ich sagen, dass Sie den eigentlichen Kern des Gesetzes schon wieder aushöhlen, was ich nach einer solchen Volksabstimmung schwierig finde. Vor der Abstimmung haben wir der Bevölkerung nämlich gesagt, dass wir hier einen Schritt weiterkommen wollen.

Es stimmt schon, Herr Ständerat Germann, dass die Kantone und zum Teil auch die Gemeinden bereits sehr viel tun. Aber diesen Artikel hat man genau deswegen angenommen, weil man gesagt hat, man wolle bei den Grundsätzen – dort also, wo es um die Planung solcher Infrastrukturen geht – gewisse Grundsätze festhalten. Wenn man diese nun schon wieder aushöhlt, dann denke ich, dass das Gesetz etwas in sich zusammenfällt. Das ist nicht das, was man der Bevölkerung in Aussicht gestellt hat, und es entspricht auch nicht dem Bestreben, der Veloinfrastruktur mit einem neuen Verfassungsartikel ein höheres Gewicht zu geben.

Ich bitte Sie, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Entschuldigen Sie, Frau Bundesrätin, wenn ich die Frage von Kollege Juillard noch beantworte. Er hat die Frage aufgeworfen, ob "durchgehend" bedeutet, dass ein Veloweg auf der ganzen Strecke den gleichen Standard haben muss. Dem ist nicht so. "Durchgehend" heisst, dass ein Veloweg nicht vor einer Schlucht enden darf, denn dann wäre er unterbrochen und nicht durchgängig. Es gibt aber verschiedene Möglichkeiten – Kollege Zopfi hat es angesprochen –, wie die Kontinuität eines Velowegs gesichert werden kann. Es kann sein, dass eine Veloroute abseits von einer Hauptverkehrsstrasse ausschliesslich für den Veloverkehr reserviert ist. Es gibt die Möglichkeit eines Radwegs, bei dem die Benützung obligatorisch ist. Es gibt die individuelle Führung neben einer Fahrbahn oder die Mitbenützung einer Fahrbahn. All das geht als "durchgängig" durch; ich sage dies einfach, damit man sich hier nicht der Vorstellung hingibt, "durchgängig" bedeute, es müssten durchgehende, nur für den Veloverkehr reservierte Wege oder Strassen sein.



Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 18 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 7, 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... Wege, sofern hierfür ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht; dabei ...

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 S 996 / BO 2021 E 996

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Herzog Eva, Maret Marianne, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Abs. 2 Bst. c

c. ... befahren werden, oder die Sicherheit nicht durch andere Massnahmen verbessert werden kann.

Antrag der Minderheit II

(Salzmann, Germann, Wicki)

Abs. 2

Streichen

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1

... des conditions locales, pour autant que cela réponde à un intérêt public manifeste.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Zopfi, Herzog Eva, Maret Marianne, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Zopfi, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Al. 2 let. c

c. ... de longs tronçons, ou parce que la sécurité ne peut pas être améliorée par d'autres mesures.

*Proposition de la minorité II*
(Salzmann, Germann, Wicki)

Al. 2

Biffer

Zopfi Mathias (G, GL): Die Mehrheit will in diesem Artikel eine Relativierung machen und die Ersatzpflicht nur für den Fall festlegen, dass ein öffentliches Interesse ausgewiesen ist. Das ist an sich nachvollziehbar, aber es ist unnötig, weil es selbstverständlich ist. Wenn Sie schauen, wie Artikel 9 Absatz 1 aufgebaut ist, sehen Sie, dass die Ersatzpflicht dann besteht, wenn die Wege in behördenverbindlichen Plänen festgelegt sind. Damit dies der Fall ist, muss sowieso ein öffentliches Interesse gegeben sein.

Die Relativierung, die die Mehrheit hier macht, schafft eine trügerische Flexibilität, denn diese Voraussetzung, das öffentliche Interesse, muss sowieso erfüllt sein. Die Mehrheit hat aber eine unklare Formulierung gewählt, relativiert unnötig und relativiert damit vor allem auch den Netzgedanken – wir haben vorhin davon gesprochen – und die Ersatzpflicht. Also noch einmal: Es geht hier sicher nicht um den Kerngehalt dieses Gesetzes, aber es ist eine unnötige Relativierung, die wir nicht machen sollten; das öffentliche Interesse ist sowieso zwingend. Sie vermittelt irgendwie den Eindruck, dass bei den Gemeinden und Kantonen noch weitere Einschränkungen möglich sind.

Ich bitte Sie deshalb, mit der Minderheit zu stimmen und keine unnötigen Relativierungen in das Gesetz aufzunehmen.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Es ist hier, im Unterschied zur vorherigen Diskussion, nicht so entscheidend, ob Sie letztlich der Minderheit oder der Mehrheit folgen. Wie gesagt, was über das Verhältnismässigkeitsprinzip gesagt wurde, gilt natürlich auch für das notwendige Vorhandensein eines öffentlichen Interesses, wenn es darum geht, einen Veloweg zu ersetzen. Absatz 2 hält fest, wann ein Veloweg ersetzt werden muss. Die Mehrheit möchte mit dem Einschub in Absatz 1 einfach sicherstellen, dass ein Ersatz nur dort geschaffen werden muss, wo auch ein öffentliches Interesse dafür besteht – denn es kann auch sein, dass ein öffentliches Interesse zwischenzeitlich weggefallen ist.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Bei Artikel 9 Absatz 1 bitte ich Sie, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Die Velowege müssen gemäss Artikel 5 in für Behörden verbindlichen Plänen festgelegt werden. In der Regel werden das Richtpläne sein. Mit der Festlegung der Velowege in diesen Richtplänen ist das öffentliche Interesse eigentlich bereits ausgewiesen. Das müssen Sie in diesem Sinne nicht noch speziell erwähnen. Es ist nicht dramatisch, wenn Sie es tun, aber, wie gesagt, Sie haben hier die gleiche Situation wie beim FWG – ich habe nochmals nachgeschaut -: Artikel 7 FWG besagt eigentlich genau das Gleiche. Es stellt sich ein bisschen die Frage, warum hier noch etwas zusätzlich geregelt werden sollte, das durch die Festlegung in den Richtplänen bereits gegeben ist. Warum hier etwas anderes festlegen als beim FWG? Dort ist es offenbar auch kein Problem, die Ersatzpflicht so festzulegen.

Zu Absatz 2: Eine konkrete Aufzählung möglicher Gründe, die zu einer Ersatzpflicht führen, trägt zur Klärung bei und schafft Rechtssicherheit. Ich bitte Sie, diesen Absatz im Gesetz zu belassen. Der Zweck von Absatz 2 Buchstabe c ist, dass Velowege ersetzt werden, wenn die Verkehrssicherheit der Velofahrenden auf dem betroffenen Abschnitt nicht mehr gegeben ist. Wenn die Sicherheit mit anderen Massnahmen gewährleistet werden kann, dann muss der Veloweg auch nicht ersetzt werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Salzmann Werner (V, BE): Bei Absatz 2 bitte ich Sie, der Minderheit II zu folgen und diesen Absatz ersatzlos zu streichen. Ich bitte Sie auch, den Artikel einmal genau zu lesen. Es heisst: "Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn [...]." Es wird also eine sehr hohe Priorität auf den Ersatz gesetzt, wenn die Wege nicht mehr frei befahrbar sind, unterbrochen werden, nicht sicher sind oder die Attraktivität nicht mehr ausreichend sein soll.

Aus meiner Sicht sind Velowege nicht in jedem Fall und bedingungslos zu ersetzen, sondern nur, wenn hierfür eben ein öffentliches Interesse besteht. Ansonsten werden Kantone und Gemeinden zum Erhalt von zum Teil sinnlosen und ungenutzten Velowegen gezwungen. Wer definiert die freie Befahrbarkeit? Wer definiert die Sicherheit oder die Attraktivität eines Veloweges? Überlegen Sie sich das einmal. Stellen Sie sich vor, ein Fachverband verlangt einen Ersatz für einen Veloweg, weil er gemäss seiner Definition nicht mehr attraktiv ist! Dieser Absatz führt zu einer unverhältnismässigen Forderung und zu Kosten, die am Schluss der Steuerzahler tragen muss. Diese Bedingungen müssen nicht kumulativ erfüllt sein, damit ein Ersatz nötig ist. Es kann auch



nur eine erfüllt sein. Ich befürchte zudem, ja, ich bin mir sogar ziemlich sicher, dass die Kosten für den Bau von sogenannten attraktiven Velowegen aus dem NAF gedeckt werden müssen. Diese fremdverwendeten Mittel stehen somit nicht mehr dem effektiven Zweck zur Verfügung.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, meiner Minderheit II zu folgen und diesen Absatz ersatzlos zu streichen.

Zopfi Mathias (G, GL): Zuerst rasch zum Antrag der Minderheit II (Salzmann): Ich bitte Sie natürlich, diesen abzulehnen. Die Ersatzpflicht ist zentral, und es ist nicht so, wie der Vorredner gesagt hat, dass sinnlos Velowege ersetzt werden. Sie finden – wir haben es vorhin behandelt – in Artikel 9 Absatz 1 die Voraussetzungen dafür: Die Velowege müssen in Plänen aufgeführt sein, und es muss für ihre Ergänzung ein öffentliches Interesse bestehen, das es sowieso geben müsste. Dann ist die Ersatzpflicht eben zentral. Also bitte: Wenn ein Weg nicht mehr frei befahrbar ist, dann muss man ihn ersetzen, weil er kein Veloweg mehr ist.

Nun zu meiner Minderheit I, die ich Sie zu unterstützen bitte: Es geht hier um Buchstabe c. Wir wollen sicher alle keine unsicheren Velowege, denn die Sicherheit und die sichere Nutzung der Velowege ist zentral dafür, dass sie

AB 2021 S 997 / BO 2021 E 997

überhaupt genutzt werden, und ist zentral für das Aneinander-Vorbeikommen verschiedener Verkehrsformen. Gemäss diesem Buchstaben – das sehen Sie, wenn Sie ihn jetzt lesen – ist Ersatz dann zu schaffen, wenn Velowege nicht mehr sicher befahren werden können. Aber ich meine, das wird hier ein bisschen gar streng verstanden. Es könnte dazu führen, dass das Velo bei einem solchen Sicherheitskonflikt oder bei einem Interessenkonflikt, der dann zu Sicherheitseinbussen führt, von einem Weg verdrängt wird und weichen muss. Es gäbe durchaus mildere Massnahmen, und das will die Minderheit eigentlich erreichen: Sie will, dass man eben auch mildere Massnahmen prüfen kann. Das können Beleuchtungsmassnahmen sein, das können Entschärfungen von Kreuzungen sein, oder das können bessere räumliche Trennungen auf diesem Weg sein. Das sind alles Massnahmen, die die Sicherheit erhöhen, aber nicht zwingend einen Ersatz voraussetzen. Es ist sozusagen eine Erhöhung der Sicherheit mit mildereren Massnahmen, ohne gleich einen Ersatz zu schaffen. Wieso ist das jetzt besser? Es ist besser, weil solche Massnahmen kostengünstiger sein können, z. B. bei einer Verlegung. Es ist auch besser, weil die Lösung dem Föderalismus besser gerecht wird. Denn Sie können dann vor Ort genau die richtige Lösung suchen. Sie müssen nicht einfach Ersatz schaffen, sondern Sie können sicherheitserhöhende Massnahmen ergreifen. Der Spielraum für Kantone und Gemeinden wird damit erhöht. Mit dieser Minderheit schaffen Sie mehr, nicht weniger Spielraum für Kantone und Gemeinden, um Sicherheitsmassnahmen umzusetzen. Am Schluss ist das auch fairer, weil nicht einfach eine Verkehrsform verdrängt wird, sondern die Priorität lautet: Es muss sicher sein, und das erreicht man mit den bestmöglichen Massnahmen.

Sie alle, die heute gesagt haben, dass Sie mehr Spielraum für Kantone und Gemeinden und dass Sie Verhältnismässigkeit wollen, müssen eigentlich diesem Minderheitsantrag zustimmen. Denn er ermöglicht es, Wege nicht nur schematisch zu ersetzen oder nicht zu ersetzen, sondern eben auch andere, mildere Massnahmen zu ergreifen, die im Interesse aller sind.

Ich danke für die Unterstützung meiner Minderheit I.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Wann Velowege zu ersetzen sind, bestimmt Artikel 9 Absatz 2. Die Mehrheit der Kommission folgt hier dem Konzept des Bundesrates. Die Minderheit I (Zopfi) will, das wurde jetzt erläutert, dass zuerst Massnahmen geprüft werden, die den Motorfahrzeugverkehr sicherer machen, bevor ein Veloweg ersetzt werden muss, weil der Weg von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren wird. Die Minderheit II (Salzmann) will, dass die Gründe für die Ersatzpflicht nicht explizit ins Gesetz aufgenommen werden.

Für die Mehrheit der Kommission – und jetzt spreche ich zur Minderheit I – blieb offen, was unter "anderen Massnahmen" verstanden wird. Sind es Massnahmen, die auf die Verkehrsinfrastruktur abzielen? Sind es solche, die bei den Fahrzeuglenkern ansetzen, oder geht es um Anordnungen zur Verkehrsberuhigung, wie etwa auch Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Motorfahrzeugverkehr? Herr Zopfi, der als sehr guter Jurist die Gesetze genau liest und interpretiert, hat sicher auch erkannt, dass in Litera c die Voraussetzung für den Ersatz generell darin besteht, dass Velowege "nicht mehr sicher befahren werden können". Man wird also alles tun müssen, um die sichere Befahrbarkeit zu erhalten, bevor ein Ersatz eines Velowegs in Betracht gezogen wird. Insofern wäre die Forderung der Minderheit I eine unnötige Verdoppelung des bereits in Litera c enthaltenen Grundsatzes, wonach erst dann, wenn die Sicherheit durch keine anderen Massnahmen mehr gewährleistet werden kann, ein Ersatz in Betracht kommt.



Dem Antrag der Minderheit II ist entgegenzuhalten, dass die Kantone Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen können; das ersehen Sie aus Absatz 3 von Artikel 9. Es gibt also keinen absoluten Anspruch darauf, dass eine bestehende Veloroute in den Fällen gemäss Absatz 2 auch ersetzt werden muss. Als zweites Argument gegen die vollständige Streichung von Absatz 2 ist das Plus an Rechtssicherheit ins Feld zu führen, aber auch das Interesse an einer möglichst rechtsgleichen Anwendung des Gesetzes über das ganze Land, was nicht heisst, dass die spezifischen Verhältnisse nicht mitberücksichtigt werden können.

Ich möchte noch hinzufügen, dass in der Kommission darüber diskutiert wurde, ob der Bundesrat beabsichtige, noch eine Verordnung zu erlassen, die die Voraussetzungen und die Anwendung noch feingliedriger regeln würde. Uns wurde bestätigt, dass das nicht vorgesehen ist. Den Kantonen bleibt in all diesen Fragen ein erheblicher Entscheidungs- und Beurteilungsspielraum, zumal der Bund darauf verzichten wird, dieser Anschlussgesetzgebung noch eine Verordnung folgen zu lassen.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Zopfi Mathias (G, GL): Ich möchte zu einem Punkt von Kollege Engler kurz Stellung nehmen. Mit "unnötiger Verdoppelung" treffen Sie mich natürlich. Sie wissen aus meinem Votum von vorhin, dass ich dies in Gesetzen gar nicht mag.

In diesem Punkt bin ich nicht gleicher Meinung. Der Unterschied ist die Priorisierung. Wenn Sie Buchstabe c anschauen, wie er jetzt von der Mehrheit vorgeschlagen wird, dann ist es eigentlich klar: Wenn wir auf einer Strecke zum Beispiel Motorfahrzeuge haben – Autos, Motorräder und so weiter –, dann ist die Priorisierung klar, dann ist es nicht mehr sicher, also wird verlegt. Mit dem Antrag der Minderheit I prüfen Sie zuerst noch andere Massnahmen. Natürlich könnte es auch sein, dass man sagt, dass die Motorfahrzeuge auf dieser Strecke weniger schnell fahren sollen. Natürlich könnte es eine solche Massnahme sein. Aber es könnten eben auch viele andere Massnahmen sein.

Sie haben gesagt, es sei nicht klar, was die Minderheit unter "Massnahmen" verstehe. Es gibt alle möglichen Massnahmen, es kann eine Signalisation sein, natürlich kann es auch eine Infrastruktur sein und so weiter. Aber ich glaube, es ist nicht eine Verdoppelung. Mit dem Antrag der Minderheit I schaffen Sie eine Priorisierung: Es gilt zuerst einmal auf der betreffenden Strecke eine Lösung zu finden und nicht automatisch die Verdrängung des Velos, also einen Ersatz, als Lösung zu nehmen.

Deshalb bitte ich Sie, hier doch die Minderheit I zu unterstützen. Es ist keine Verdoppelung.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Zuerst zur Minderheit I (Zopfi): Der Bundesrat tendiert natürlich dazu, bei seiner Formulierung zu bleiben. Wie die Kommissionsmehrheit sind wir in der Tat auch der Meinung, dass die Formulierung "wenn sie nicht mehr sicher befahren werden können" eigentlich impliziert, dass man zuerst alles für die Sicherheit tut, dass die Ersatzpflicht die Ultima Ratio ist, die zum Zuge kommt, wenn die Sicherheit nicht anderweitig gewährleistet werden kann, und damit natürlich auch, dass andere Massnahmen angewendet werden, wenn damit die Sicherheit gewährleistet werden kann. Ich muss Ihnen jetzt ganz ehrlich sagen: Ich glaube nicht, dass Sie mit diesem Minderheitsantrag hier die Welt verändern. Manchmal tun Sie das, auf jeden Fall. Aber hier, denke ich, wird einfach zum Ausdruck gebracht, dass die Sicherheit wichtig ist, dass man Massnahmen für die Sicherheit ergreifen soll, dass erst dann, wenn die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist, eben auch das Mittel der Ersatzpflicht zum Tragen kommen soll.

Zum Antrag der Minderheit II (Salzmann), diesen ganzen Absatz zu streichen: Da bitte ich Sie, die Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Herr Ständerat Salzmann, Sie haben mit Ihrem Rückweisungsantrag eigentlich ja gewollt, dass man einen Entwurf bringt, der analog zum bisherigen FWG sei. Das ist genau das, was wir hier tun, das ist analog zu diesem Gesetz. Schauen Sie dort Artikel 7 Absatz 2 an: "Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen [...]." Wir haben hier also wirklich den Wortlaut übernommen und mit "insbesondere" auch zum Ausdruck gebracht, dass das nicht eine abschliessende Aufzählung ist. Aber es dient eben auch der Klärung und der Rechtssicherheit, wenn hier eine gewisse Aufzählung erfolgt. Seit vierzig Jahren hat es sich bewährt, dass man im Gesetz für den Ersatz eine solche Aufzählung festhält, aber eben mit dem Wort "insbesondere", also nicht

AB 2021 S 998 / BO 2021 E 998

abschliessend. Im Veloweggesetz haben wir das hier genau in Analogie zum FWG gemacht. Ich denke, eine Streichung bringt einen Verlust an Klarheit. Die Analogie hilft ja nachher auch in der Rechtsprechung, sie hilft klarzustellen, was hier gemeint ist, wie man damit umgegangen ist.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.



Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Abs. 2 – Al. 2

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 15 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 30 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 11 Stimmen
(2 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 10–12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

d. ... werden müssen und hierfür ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Herzog Eva, Maret Marianne, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Abs. 1 Bst. d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 13

Proposition de la majorité

Al. 1

...

d. ... doivent être supprimés, pour autant que cela réponde à un intérêt public manifeste.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Zopfi, Herzog Eva, Maret Marianne, Rechsteiner Paul, Thorens Goumaz)

Al. 1 let. d

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Zopfi Mathias (G, GL): Man könnte hier sagen, dass Sie diese Frage schon entschieden haben. Ja, ich glaube, ich kann es dabei belassen. Ich weiss nicht, ob ich die Minderheit zurückziehen soll oder nicht. Aber an sich ist es eine Wiederholung der Frage von vorhin. Ich überlasse es sonst der Frau Bundesrätin, zu entscheiden, ob sie daran festhält oder nicht.

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Wir stimmen über diese Anträge der Minderheit ab, wenn sie nicht zurückgezogen werden.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Wir sind der Meinung, dass wir mit Artikel 9 die Frage, ob das öffentliche Interesse noch explizit genannt sein muss, eigentlich auch für Artikel 13 entschieden haben.

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Herr Zopfi hat mir signalisiert, dass der Antrag der Minderheit zurückgezogen ist.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Germann)

Abs. 1, 2

Streichen

Art. 15

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Salzmann, Germann)

Al. 1, 2

Biffer

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Ist über den Antrag der Minderheit hier auch schon entschieden worden, Herr Kommissionssprecher?

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Darüber ist noch nicht entschieden worden. Artikel 15 Absätze 1 und 2 stehen unter dem Abschnittstitel "Aufgaben des Bundes". Die Minderheit sieht keinen Grund dafür, dass dem Bund eine aktive Informationsrolle zufallen soll. Entsprechend lehnt sie Absatz 1 und Absatz 2 als unnötig ab.

Ich argumentiere für die Mehrheit. Die Mehrheit leitet die Aufgabe der Information direkt aus dem Auftrag von Artikel 88 Absatz 2 der Bundesverfassung ab und legt Wert auf die Unterscheidung zwischen zulässiger Information über mobilitätsrelevante Themen und Kampagnen, für welche die interessierten privaten Organisationen zuständig sind. Als mobilitätsrelevante Themen verstehe ich beispielhaft solche, die mit der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, mit der Verkehrstrennung oder auch mit den jeweiligen Verkehrsregimen zu tun haben.

Ich möchte Sie bitten, den Minderheitsantrag zu Absatz 1 und Absatz 2 abzulehnen.



Salzmann Werner (V, BE): Bei Artikel 15 geht es in den Absätzen 1 und 2 ja um die Information; es ist eine Informationspflicht. Ich bitte Sie, Absatz 1 zu lesen: "Der Bund informiert die Öffentlichkeit" darüber. Es heisst nicht, dass er informieren kann – er informiert. Dann heisst es in Absatz 1 Buchstaben a und b: Er informiert über "die Bedeutung von Velowegnetzen" und über "Grundlagenwissen in Bezug auf die Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen". Das ist in der Zuständigkeit der Kantone. Unten, in Absatz 2, heisst es dann, der Bund könne die Kantone bei den obigen Themen noch unterstützen.

AB 2021 S 999 / BO 2021 E 999

Der Bund soll also eigentlich dafür sorgen, dass einheitliche Geobasisdaten über das Velowegnetz zur Verfügung stehen und publiziert werden, eben analog dem geltenden Recht über Fuss- und Wanderwege. Darauf hat sich das Gesetz zu beschränken. Auf die hier aufgeführten teuren und aus meiner Sicht ideologisch gefärbten Informationskampagnen möchte ich verzichten. Eine analoge Anpassung ist im FWG vorzunehmen. Ich befürchte, dass auch hier die dafür nötigen Mittel aus dem NFA genommen werden, was nicht Sinn der Sache ist und einer Zweckentfremdung entspricht.

Ich möchte Sie noch darauf hinweisen, dass wir immer vom Zweck geredet haben. Nun aber betreiben wir eine Zweckentfremdung. Wenn Sie Artikel 88 der Bundesverfassung lesen, dann sehen Sie, dass es da nicht heisst, der Bund müsse; es heisst: Er "kann"! Das ist eben der Unterschied. Deswegen ist dieser Entwurf deutlich überrissen.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Als man über die Velo-Initiative debattierte, war das Geld auch eine wichtige Frage. Damals gab es die Vorstellung, dass der Bund auch Kampagnen durchführen könnte – wir haben heute gehört: einen Masterplan erstellen –, dass er die Leute informieren, ihnen das Velofahren beliebt machen, dass er das Velo promovieren könnte. All das, hat man gesagt, wolle man nicht. Man hat bei der Abstimmung über den Velo-Artikel, also über den direkten Gegenentwurf, von einem Nettoaufwand von 1,1 Millionen Franken gesprochen, also eben ohne Kampagne und ohne irgendwelche Masterpläne. Der Bund muss hier nicht wirklich auftreten; er hat ausschliesslich die Möglichkeit, Kantone und Dritte, wenn sie die Öffentlichkeit nach Artikel 88 Absatz 1 der Bundesverfassung informieren, bei der Information über die Bedeutung von Velowegnetzen mit Grundlagenwissen in Bezug auf die Planung, die Anlage und die Erhaltung von Velowegnetzen zu unterstützen.

Ich denke also, wenn man dies jetzt auch noch streicht, wird ein weiteres Versprechen, das Sie der Bevölkerung und auch den Initianten gegenüber abgegeben haben, nicht eingelöst. Vergessen Sie nicht, dass es ja auch immer ein wertvoller Prozess ist, wenn es das Parlament bei einer Volksinitiative schafft, mit einem direkten Gegenentwurf den Initianten zu sagen: Wir haben das Anliegen begriffen, wir nehmen es auf, wir werden es so umsetzen, dann könnt ihr eure Initiative zurückziehen. Die Initianten haben das getan und sich darauf verlassen, dass dann auch eine gewisse minimale Information der Öffentlichkeit erfolgt, in dem Sinn, wie es hier in Artikel 15 jetzt artikuliert ist. Wenn Sie das hier einfach streichen, dann gehen Sie hinter das zurück, was Sie der Bevölkerung damals bei der Abstimmung versprochen haben. Ich würde Ihnen das nicht empfehlen, denn es ist in Zukunft dann noch schwieriger, Initianten auch einmal zu einem Rückzug zu bewegen, wenn sie sich nicht darauf verlassen können, dass das, was man ihnen in Aussicht stellt, auch eingehalten wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Art. 16

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Dittli, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Abs. 2, 3

Streichen

**Art. 16***Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Dittli, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Al. 2, 3

Biffer

Dittli Josef (RL, UR): Die Diskussion, die wir jetzt führen, gilt auch für die Minderheit bei Artikel 12 FWG, bei dem es dann einfach um die Umsetzung des gleichen Anliegens geht.

In Artikel 16 Absatz 1 haben wir geregelt, dass der Bund private Fachorganisationen, die im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sind, für verschiedene, klar definierte Tätigkeiten beiziehen kann. Dies ist so weit in Ordnung, auch für die Minderheit. In den Absätzen 2 und 3 will der Bundesrat die Finanzierung privater Organisationen regeln, also festlegen, wem der Bundesrat Finanzhilfen gewähren kann. Oder anders gesagt, es geht um Subventionen für private Organisationen. Gegenüber dem FWG wird hier aber ein neuer Kreis von finanzberechtigten Organisationen geschaffen. Wir wollen gegenüber dem aktuellen FWG keinen neuen Tatbestand für eine neue Finanzierung für Velowege schaffen. Wir wollen aber dieses Bundesgesetz auch nicht irgendwie einschränken. So, wie es heute ist, soll es bleiben. Es geht jetzt schliesslich um die Zusätze, die durch dieses Veloweggesetz entsprechend anstehen.

Beitragsberechtigt sind im Übrigen dieselben Organisationen, die sich nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b auf das Verbandsbeschwerderecht berufen können. Sollte also das Beschwerderecht gemäss Artikel 18 wie vom Bundesrat vorgesehen durchkommen, würde dies bedeuten, dass die privaten Fachorganisationen den Rechtsweg beschreiten könnten, sollten sie mit ihren Anliegen im Rahmen ihrer subventionierten Beratungstätigkeit nicht durchdringen. Dies stellt aus der Sicht der Kommissionsminderheit eine unzulässige Interessenverflechtung dar. Das ist einfach noch zusätzlich zum Grundanliegen zu sagen.

Die Minderheit beantragt Ihnen, die Absätze 2 und 3 zu streichen.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Hier handelt es sich in der Tat auch um einen wichtigen Artikel dieser Vorlage. Ich habe meine Interessenbindung als Präsident von Schweiz Mobil bekannt gegeben. Die Stiftung Schweiz Mobil, die dem Bund und den Kantonen gehört, wäre ein solcher Ansprechpartner des Bundes, wo es um die Belange des Veloverkehrs geht.

Artikel 16 erlaubt es dem Bund, für abschliessend definierte Aufgaben private Fachorganisationen beizuziehen. Damit verbunden ist nicht – und das muss man mehrfach unterstreichen – die Abtretung hoheitlicher Befugnisse oder etwa sogar die Berechtigung, Verfügungen zu erlassen. Aufgabenübertragungen an private Fachorganisationen mittels Leistungsvereinbarungen sind gar nichts Aussergewöhnliches. Herr Kollege Dittli, Sie sind Spezialist im Bereich der Prävention im Gesundheitswesen. Im Gesundheitsbereich bestehen verschiedene solche Zusammenarbeitsformen mit privaten Fachorganisationen. Auch im Bereich der Landwirtschaft oder der Raumordnungspolitik finden Sie entsprechende Leistungsvereinbarungen mit privaten Fachorganisationen.

Es ist die Erfüllung verschiedener Voraussetzungen nötig, damit dies möglich ist: Die erste Voraussetzung ist eine gesetzliche Grundlage dafür, dass Private öffentliche Interessen wahrnehmen können. Die zweite Voraussetzung ist die Beaufsichtigung dieser Privaten durch den Bund; das Instrument der Leistungsvereinbarungen steckt den Umfang, den Inhalt und die Rapportierungspflicht ab. Drittens muss die Gewähr bestehen, dass Private, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, sich an die Verfassung halten, dass also ein minimaler Rechtsschutz für die Betroffenen besteht. Es ginge also nicht an, dass eine beauftragte private Fachorganisation sich willkürlich verhalten oder das Rechtsgleichheitsgebot verletzen würde. Insofern ist das überhaupt nichts Neues und im Bereiche des Fuss- und Wanderwegrechts völlig etabliert. Die entsprechende Vereinigung wird dort aufgrund von Leistungsvereinbarungen auch die entsprechende Koordination und andere Aufgaben vornehmen.

AB 2021 S 1000 / BO 2021 E 1000

Worin liegt der Vorteil für den Bund, wenn er private Fachorganisationen damit beauftragen kann, im Bereich der Velowege tätig zu sein? Es ist nun mal so, dass private Fachorganisationen über viel Know-how, über Personal mit langjähriger Erfahrung und entsprechender Fachkompetenz und auch über gute Kontakte zu den kantonalen Fachstellen, weiteren Partnern und anderen Fachorganisationen verfügen. Kommt hinzu, dass das



Personal dieser Fachorganisationen nicht Angestellte des Bundes sind und deshalb nur effektiv erbrachte Leistungen im Rahmen der abgemachten Leistungsvereinbarungen verrechnen können. Insofern entlastet das die Verwaltung. Müsste die Verwaltung diese Aufgaben selber wahrnehmen, so müsste sie zuerst entsprechendes Know-how aufbauen, sie müsste Leute anstellen und würde wahrscheinlich auch nicht von den privaten Erfahrungen und Netzwerken profitieren. An und für sich haben wir ja gute Erfahrungen damit gemacht, dass Aufgaben durch Private und nicht zwingend nur durch die Verwaltung erfüllt werden.

Ich möchte Sie also bitten, diese Möglichkeit zuzulassen, hier nicht den Stecker zu ziehen und damit – ich denke jetzt an das Fuss- und Wanderwegwesen – auch sehr bewährte Instrumente zu Fall zu bringen.

Ob diese beauftragten privaten Fachorganisationen auch noch beschwerdeberechtigt sein sollen, ist eine zweite Frage, die es zu beantworten gilt. Hier neige ich dazu, der Argumentation von Herrn Kollege Germann und jetzt auch von Ihnen, Herr Dittli, zu folgen, dass es schwierig zu erklären ist, wenn man Leistungsaufträge erhält, diese dann auch ausführt und gleichzeitig auch noch eine Beschwerdelegitimation hat. Beim Fuss- und Wanderwegwesen ist das so. Würde man die Legitimation dort jetzt abschaffen, wäre das ein Schritt hinter die geltende Regelung zurück. Ich glaube mich zu erinnern, dass die entsprechende Fachorganisation kaum einmal davon Gebrauch gemacht hat. Sie weiss natürlich um ihre spezielle Situation und auch um das Vertrauensverhältnis, das sie mit den Kantonen und den Gemeinden eingeht und das sie mit der ersten Beschwerde, die sie einreichen würde, aufs Spiel setzen würde.

Ich bitte Sie hier also, Artikel 16 in der Fassung des Bundesrates zu übernehmen.

Burkart Thierry (RL, AG): Vorab erlaube ich mir einerseits, meine Interessenbindung festzuhalten, Sie kennen sie: Ich bin Präsident der Astag, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes. Andererseits erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, dass ich den Gegenvorschlag zur Velo-Initiative immer unterstützt habe. Ich war sehr früh mit den Initianten im Gespräch und war dann im Abstimmungskampf auch entsprechend im Komitee. Ich stehe nach wie vor grundsätzlich dahinter, dass es im Interesse der Konzeption der Gesamtmobilität ist – insbesondere im urbanen Gebiet, aber auch im ländlichen Gebiet –, auch gute Veloinfrastrukturen zu haben. Ich meine jetzt aber, dass wir bei Artikel 16 Absatz 2 doch etwas über den Willen der damaligen Initianten und auch des Gegenvorschlages bzw. des Stimmvolkes hinausgehen.

Kollege Dittli hat darauf hingewiesen, dass wir hier einen neuen Subventionstatbestand kreieren. Ich bin schon einverstanden mit dem Mehrheitssprecher: Er hat darauf hingewiesen, dass es durchaus von Interesse sei, auch für die Behörden, private Verbände mit einem gewissen Know-how beizuziehen, um entsprechend zu guten Lösungen zu kommen. Das haben wir aber eigentlich in Artikel 10 bereits so beschlossen. Das wurde ja auch nicht bestritten; diese Möglichkeit soll und wird auch in Zukunft bestehen. Hier ist es aber so, dass diese Verbände eigentlich ja nichts anderes zur Aufgabe haben, als einerseits die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren und andererseits Beratung, Grundlagenarbeit und Öffentlichkeitsinformation zu betreiben. Das gehört eigentlich zu den originären Aufgaben dieser Verbände. Hier werden sie nun aber eigentlich für ihre originären Aufgaben bezahlt, über die sie sich dann entsprechend auch einbringen können; das ist ja in ihrem Interesse. In diesem Sinne möchte ich einfach darauf hinweisen, dass wir darauf achten müssen, dass wir hier nicht ein neues Geschäftsmodell – ich weiss, das ist etwas pointiert ausgedrückt – zulasten der öffentlichen Finanzen kreieren. In Artikel 10 haben wir ja entsprechend vorgesehen, dass dieses Know-how eingebracht werden kann.

Ich erlaube mir einfach noch, darauf hinzuweisen, dass es dann auch zu entsprechenden Ungleichheiten kommen kann. Nehmen wir an, es wird eine Kantonsstrasse mit angegliedertem Veloweg gebaut, völlig im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Dann haben die Veloverbände, denen man hier zu diesem Erfolg in dieser Gesetzgebung gratulieren muss, die Möglichkeit, einerseits beigezogen und dafür bezahlt zu werden und andererseits auch noch – wir kommen ja noch darauf zurück – Beschwerde einzulegen. Alle anderen Verbände, die beim Bau dieser Infrastruktur auch Interessen wahrzunehmen hätten, durchaus auch legitime Interessen, haben diese Möglichkeiten nicht. Hier würden wir also eine Ungleichheit schaffen, die meines Erachtens nicht gerechtfertigt wäre und die nicht im Interesse einer Gesamtverkehrskonzeption, so, wie wir sie eigentlich immer anstreben, liegen würde.

In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung des Minderheitsantrages.

Juillard Charles (M-E, JU): Nous sommes face à un problème de logique dans la proposition de la minorité Dittli. Si véritablement celle-ci visait à s'opposer à des interventions extérieures à des services de l'Etat ou des services cantonaux, il aurait fallu demander de biffer déjà l'article 16 alinéa 1, parce qu'il prévoit que la Confédération peut recourir à des organisations spécialisées pour accomplir des tâches en fonction de contrats de prestations. L'alinéa 2 détaille la façon de travailler avec ces organisations et, notamment, de les



rétribuer. Je trouve normal, si l'on accepte que la Confédération collabore avec des organisations spécialisées en leur confiant des tâches, que l'on puisse aussi financer ces tâches accomplies, moyennant un contrat de prestations tel que prévu à l'alinéa 2.

Je vous invite, dans la logique de la loi, à soutenir la version de la majorité de la commission. Sinon, je le répète, il eût fallu combattre l'intégralité de l'article 16. En effet, selon l'adage, "toute peine mérite salaire", et personne ne peut remettre en cause le fait que celui qui fournit une prestation n'ait pas droit en échange à une indemnisation équitable.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir la version de la majorité de la commission.

Germann Hannes (V, SH): Ich melde mich hier im Anschluss an dieses Votum von Kollege Juillard doch noch. An sich haben die Sprecher der Minderheit und auch Thierry Burkart gesagt, was es zum Ausdruck zu bringen gilt und welche Überlegungen wir hier angestellt haben. Ich möchte an dieser Stelle aber auch Kollege Engler für seine Weitsicht danken. Er zieht eigentlich denselben Schluss, der bei mir die grösste Blockade auslöst, dass man nämlich vom Bund für eine Tätigkeit bezahlt wird und diese im Nachhinein noch per Gericht anfechten kann. Beides geht nun definitiv nicht. Ich bin bei Artikel 16 zwar auch bei der Minderheit, ich werde auch so votieren, aber wenn man bei Artikel 18 nach dem Antrag der Mehrheit entscheiden würde, wäre das sicher massiv entschärft.

Es ist ja nicht neu, dass der Bund auch etwas dafür bezahlt, wenn er Aufträge vergibt. Nur, Frau Bundesrätin, ich habe Erfahrung aus meinem Gemeindeverband, und da stelle ich fest, dass der Verband, obwohl er auch vieles macht, was im Sinne des Bundes ist, noch nie einen Franken vom Bund bekommen hat, nicht einen Rappen. Im Gegenteil, bei der Tripartiten Konferenz, bei der wir mit einbezogen werden, müssen wir für die Mitarbeit noch bezahlen. Falls man Privaten gegenüber dermassen grosszügig ist, damit sie sich für öffentlich-rechtliche Belange einsetzen – und diese Planungen sind ja hoheitliche Aufgaben –, dann fragt sich, wer denn am Schluss mit den Landwirten in einer Gemeinde sprechen soll, wenn es eine Güterkorporation gibt, die das ganze Wegnetz besitzt. Das ist eine andere Realität.

Ich weiss auch nicht, ob der Bauernverband hier am Schluss dann auch noch zu den Profiteuren gehört. Eigentlich müsste er das, weil er am meisten Erfahrungen darin hat, wie mit diesen Wegen umzugehen ist. Die Schweiz ist halt etwas

AB 2021 S 1001 / BO 2021 E 1001

komplizierter. Wir haben die drei Föderativebenen. Dann gibt es auf kommunaler Ebene in bestimmten Kantonen, wie gesagt, diese Güterkorporationen. Andere haben die Grundstückseigner wieder anders aufgeteilt; das ist im Wallis der Fall, dieses System verstehe ich nicht so gut. Es ist schon reichlich komplex. Wenn Sie jetzt noch externe Organisationen einschalten, die dann von Bundes wegen Gemeinden, andere Player und Kantone beraten müssen, dann wird unser System in der Tat auch nicht einfacher.

Ich möchte, dass bei diesen Velowegen etwas geht, dass es vorwärtsgeht, und das geht mit Sicherheit nicht, wenn es zu viele Player hat. Am einfachsten ginge es mit einer sauberen überregionalen Planung. Dann müsste man die Durchsetzung regional erzwingen, und Erzwingen geht einfacher, wenn man die Leute überzeugt. Sie müssen dann die Kredite sprechen. Am Schluss zahlen die Kantone und die Gemeinden diese Netze. Es nützt mir aber nichts, wenn Sie Ja sagen zu allem, und am Schluss wird dann der Kredit abgelehnt. Wie wollen Sie die Netze dann bauen? Darum plädiere ich hier für eine vernünftige Lösung. Wenn Sie da der Minderheit entgegenkommen, haben Sie sicher eine grosse Pièce de Résistance beseitigt. Wenn der Bundesrat bezahlen will, dann soll er das tun, wie er es bei vielen anderen Subventionsempfängern ja auch macht. Es wäre aber vielleicht doch besser, sich zu überlegen, ob man das Geld für die Beratung nicht direkt den Kantonen oder den Gemeinden zur Verfügung stellen sollte, statt zur Auflage zu machen, dass Dritte hier quasi eine hoheitliche Aufgabe wahrnehmen. Das stört mich von meinem Demokratieverständnis her.

Im Übrigen, um das auch klarzustellen: Ich stehe voll hinter dieser Vorlage. Ich war auch im Abstimmungskomitee, habe mich auch für ein Ja engagiert, setze mich auch für eine glaubwürdige Umsetzung ein – nicht aber für eine Verkomplizierung, die dann zwar auf dem Papier wunderschön klingt, aber dazu führt, dass wir am Schluss lauter Einsprachen haben, dass wir enteignen müssen und dass die Gemeinden oder die Kantone sich dann dagegen wehren. Dann haben wir eben das Gegenteil von dem erreicht, was wir wollen.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Ich möchte einfach nur aufgrund meiner Erfahrung als Baudirektor während zehn Jahren, in denen ich auch für den Velo- und Langsamverkehr zuständig gewesen bin, festhalten, dass ich durchaus sehe, dass dieser Artikel Sinn macht. Mit Blick auf die gewaltete Diskussion möchte ich zudem darauf hinweisen, dass es hier nicht um irgendwelche Beiträge, Subventionen oder einfache Unterstützungen von irgendwelchen Vereinen geht. Vielmehr geht es meines Erachtens darum, dass Wissen eingekauft und hierfür



jeweils eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen wird. Auf diese Weise, indem man das Wissen bei den Fachverbänden einkauft, kann man darauf verzichten, innerhalb der öffentlichen Verwaltung Ressourcen zu binden. Das ist der Inhalt, das ist der Sinn und Zweck dieses Artikels.

Ich kann da durchaus auf sehr gute Erfahrungen zurückblicken und möchte daher unbedingt, dass dem Bund und den Kantonen diese Möglichkeit offensteht. Man kann damit darauf verzichten, dieses Wissen in der eigenen Verwaltung aufzubauen. Insofern können wir, denke ich, da durchaus der Meinung der Kommissionsmehrheit folgen.

Bei Artikel 18 bin ich dann kritischer. Meines Erachtens wäre es ein Widerspruch, hier ein Beschwerderecht einzuräumen, was ich bereits hier sagen möchte. Bei Artikel 16 plädiere ich aber ganz klar dafür, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bin froh, Herr Ständerat Germann, dass Sie darauf hingewiesen haben, auch Herr Ständerat Reichmuth und der Kommissionssprecher haben es gesagt: Ich bitte Sie, die Artikel 16 und 18 wirklich auseinanderzuhalten. Es sind zwei verschiedene Fragestellungen. In Artikel 16 geht es darum, die Rechtsgrundlage für die Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen zu schaffen. Ob diese dann auch beschwerdelegitimiert sind, das entscheiden Sie bei Artikel 18. Das sind zwei verschiedene Fragestellungen.

Nun, was entscheiden Sie bei Artikel 16? Der Bundesrat schlägt Ihnen hier vor, was man im Bereich der Fuss- und Wanderwege seit fast vierzig Jahren erfolgreich macht, nämlich genau das, was Sie gesagt haben, Herr Ständerat Reichmuth: Die Verwaltung holt sich Know-how, also Fachwissen – deshalb spricht man auch von Fachorganisationen. Es tut mir leid, Herr Ständerat Germann, der Gemeindeverband hat viel Know-how und viel Wissen, aber – deshalb haben wir auch in Absatz 3 definiert, wer beitragsberechtigt ist – man muss im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sein und gemäss Statuten usw. spezifisches Wissen haben.

Wer bekommt heute gemäss FWG unter dem Titel "Fachorganisation" – das ist in Artikel 12 geregelt – Beiträge? Dazu gehört zum Beispiel der Verein Schweizer Wanderwege. Ich lege es gleich offen: Ich bin dort seit Jahrzehnten Mitglied, weil ich bewundere, was diese Organisation mit so vielen Freiwilligen macht und wie viel Fachwissen sie gleichzeitig hat. Sie bekommt vom Bund 580 000 Franken pro Jahr. Der Bund kauft sich damit – genau wie Sie das gesagt haben, Herr Reichmuth – Fachwissen ein, weil diese Organisation Dinge weiss, Grundlagen hat, die der Bund für die Beratung der Kantone sonst einkaufen oder selber erarbeiten müsste. Das kauft er sich nun ein mit 580 000 Franken. Auch der Verein Fussverkehr Schweiz bekommt heute 300 000 Franken. Das sind also diese Fachorganisationen.

Wenn wir das Fachwissen nicht einkaufen können, dann müssen wir es selber irgendwie aufbauen, aber dann müssten Sie uns dafür noch die Stellen geben. Ehrlich gesagt, hätte ich aber etwas Hemmungen, bei Ihnen Stellen zu beantragen, denn – darum geht es – seit fast vierzig Jahren arbeitet man im Fuss- und Wanderwegbereich erfolgreich mit diesen Fachorganisationen zusammen.

Absatz 3 sagt eben, was sie mitbringen müssen, damit sie überhaupt beitragsberechtigt sind. Wenn Sie die Absätze 2 und 3 streichen, dann haben wir keine gesetzliche Grundlage, um solche Beiträge auszurichten. Ich denke, Herr Juillard hat es absolut richtig gesagt, da müssten Sie Absatz 1 auch streichen.

Herr Ständerat Salzmann, es tut mir leid, dass ich Sie heute immer wieder nennen muss, aber Sie haben ja gewünscht, dass man eine Analogie macht zwischen dem FWG und dem Veloweggesetz. Das ist nun genau die Analogie: Was wir im FWG seit Jahren und Jahrzehnten kennen – den Beizug spezifischer Fachorganisationen mit ihrem Fachwissen, mit der entsprechenden Abgeltung –, das machen wir hier auch.

Noch einmal: Die Frage, ob diese Vereine dann auch beschwerdeberechtigt sind, können Sie bei Artikel 18 entscheiden. Ich werde mich dort nochmals dazu äussern. Hier bitte ich Sie wirklich, das zu tun, was Sie seit Jahrzehnten kennen und was sich bewährt hat.

Ein letzter Satz noch: Im FWG haben wir sogar eine Muss-Formulierung: "Bund und Kantone ziehen [...] bei." Hier steht: "Der Bund kann für folgende Aufgaben [...]." Es ist also sogar ein bisschen abgeschwächt.

Ich bitte Sie, hier die rechtliche Grundlage für diese Form der Zusammenarbeit zu belassen und die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

(1 Enthaltung)



Art. 17

Antrag der Kommission

Abs. 1

... Aufgaben fest. (Rest streichen)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 17

Proposition de la commission

Al. 1

... et définissent ses tâches. (Biffer le reste)

AB 2021 S 1002 / BO 2021 E 1002

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

b. Streichen

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Streichen

Abs. 4

... Verfügung den Gemeinden durch schriftliche Mitteilung ...

Abs. 5

Gemeinden, die kein Rechtsmittel ...

Abs. 6

... In diesem Fall sind Gemeinden nur beschwerdeberechtigt, ...

Antrag der Minderheit

(Rechsteiner Paul, Herzog Eva, Thorens Goumaz, Zopfi)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 18

Proposition de la majorité

Al. 1

...

b. Biffer

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Biffer

Al. 4

... aux communes par écrit ou par une publication dans ...

Al. 5

Les communes qui n'ont pas ...

Al. 6

Dans ce cas, les communes n'ont qualité pour recourir ...

*Proposition de la minorité*

(Rechsteiner Paul, Herzog Eva, Thorens Goumaz, Zopfi)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich versuche, es kurz zu machen. Das hier ist die Folgediskussion zur vorhin diskutierten Bestimmung.

Hier, bei Artikel 18, geht es um das sogenannte Verbandsbeschwerderecht, das in der Botschaft vorgeschlagen wird und das auch dem entspricht, was beim Abstimmungskampf im Abstimmungsbüchlein zu lesen war. Dort ging es um eine parallele Gesetzgebung zum FWG. Das bedeutet halt auch, dass beim Veloverkehr die gleichen Prinzipien wie bei den Wanderwegen Anwendung finden sollen.

Wenn es um das Verbandsbeschwerderecht geht, dann ist immer wieder festzustellen, dass es hier im Saal nicht besonders populär ist. Wenn es hier einen Popularitätstest zum Beschwerderecht des VCS gäbe, dann wüssten wir, wie dieser herauskäme. Aber die Bevölkerung hat das anders beurteilt. In Tat und Wahrheit ist das Verbandsbeschwerderecht ein bewährtes Instrument im Heimatschutzrecht, im Umweltschutzrecht. Die Erfolgsquote der Beschwerden der Umweltorganisationen ist ausserordentlich hoch. Als versucht wurde, gut zehn Jahre ist es her, das Verbandsbeschwerderecht mit einer Volksinitiative abzuschaffen, ist diese Initiative in der Volksabstimmung spektakulär gescheitert. Das Volk hat dem Verbandsbeschwerderecht eine viel grössere Bedeutung zugemessen, als es in den politischen Debatten hier jeweils der Fall ist.

Es geht um ideelle Interessen. Die Erfahrung zeigt, dass Beschwerden dazu führen, dass in der Regel eine Einigung gefunden werden kann. Es geht darum, dass Interessen eingebracht werden können. Die Verbände haben hier eine Bedeutung – das ist mit dem vorherigen Entscheid auch unterstrichen worden –, die sehr positiv ist.

Wo wären wir bei den Wanderwegen, wenn es diese Vereinigung nicht gäbe? Entsprechendes gilt letztlich auch für den Veloverkehr. In der Volksabstimmung über den Verfassungsartikel ist ausdrücklich gesagt worden, und der Verfassungsartikel ist ja mit grosser Mehrheit akzeptiert worden, dass die Gesetzgebung dann eben auch analog zum FWG ausgestaltet werden müsse. Daraus folgt, dass hier der Entwurf des Bundesrates anzunehmen ist.

Ich bitte Sie deshalb, hier dem Minderheitsantrag und damit dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Kollege Rechsteiner hat es angeführt: Wir kennen im Bundesrecht die Verbandsbeschwerde, nämlich im Bereich des Natur- und Heimatschutzes, des Umweltschutzes, der Preisüberwachung, der Gleichstellung von Mann und Frau, der Behindertengleichstellung und eben auch im Fuss- und Wanderwegrecht. Die Überlegung des Bundesrates dürfte gewesen sein, dass das, was in der Vergangenheit im Fuss- und Wanderweggesetz eigentlich ohne Komplikationen gut funktioniert hat, jetzt auch ins Veloweggesetz übernommen werden kann.

Die Auseinandersetzung in der Kommission drehte sich aber – wie jetzt auch hier im Rat – um die Frage der Governance. Vielleicht müsste man eine Unterscheidung machen zwischen Fachorganisationen, die aufgrund eines Leistungsauftrags tätig sind, und solchen, die das nicht sind. Es sind ja nicht alle privaten Fachorganisationen, die hier gemeint sind, auch Leistungserbringer des Bundes. Es ist durchaus denkbar, dass es auch ausserhalb dieses Kreises Verbände und Fachorganisationen gibt, die die Interessen des Veloverkehrs und der Velowege vertreten und unterstützen. Im Hinblick auf die Beratung im Zweitrat könnte man vielleicht noch einen Blick auf diese Differenzierung werfen, also auf die Unterscheidung zwischen den Fachorganisationen, die aufgrund eines Leistungsauftrags Aufgaben wahrnehmen, und den anderen.

In der Kommission war man der Meinung, dass es in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen. Mich hat das letztlich davon überzeugt, dass keine Ausweitung des Verbandsbeschwerderechts vorzusehen ist. Ich bin allerdings auch der Meinung, dass man beim Fuss- und Wanderwegrecht nicht zurückgehen sollte zu einer Situation, die hinter dem liegt, was heute gilt.

Die Mehrheit der Kommission möchte kein neues Verbandsbeschwerderecht im Bereich des Veloverkehrs.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich möchte mich wirklich sehr kurz halten. Nichtsdestotrotz erlaube ich mir, hier das Wort zu ergreifen, weil es um einen Casus Belli dieses Gesetzes geht. Ich erwähne in diesem Zusammenhang drei Punkte.

1. Sowohl von Ständerat Germann wie jetzt auch vom Mehrheitssprecher wurde auf die Frage der Governance hingewiesen, nämlich darauf, dass man bei der Erstellung solcher Velowege mitwirkt bzw. berät; man hat als Verband dann vielleicht auch, das wurde nicht erwähnt, politische, also demokratische Möglichkeiten und



schliesslich noch die Möglichkeit, Rechtsmittel zu ergreifen. Es ist eine Frage der Governance. Insofern ist das nicht wirklich zu rechtfertigen.

2. Aber, das wurde noch nicht erwähnt, die Schweizer Bevölkerung – ich glaube, das kann man so sagen –, aber auch die Politikerinnen und Politiker bemängeln immer wieder den Umstand, dass unsere Verfahren gerade im Bauwesen viel zu lange dauern, dass wir von der Idee bis zur Fertigstellung eines Infrastrukturprojektes wirklich sehr, sehr viel Zeit hinnehmen müssen. Wir wundern uns dann jeweils, wie es kommen konnte, dass so viele Rechtsmittelverfahren gegen teilweise sogar politisch beschlossene Projekte eingereicht wurden. Wir würden uns hier widersprüchlich verhalten, wenn wir jetzt bei Artikel 18 dem Antrag der Minderheit, also dem

AB 2021 S 1003 / BO 2021 E 1003

bundesrätlichen Entwurf, folgen würden. Denn es ist schon so: Es würde nicht ein neues Verbandsbeschwerderecht eingerichtet, sondern es wäre eine Ausweitung des Verbandsbeschwerderechts, nämlich auf Verbände im Zusammenhang mit dem Veloverkehr, das so nicht existiert. Wir würden die gut gemeinten Pläne der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Erstellung von Velowegen also unter Umständen durchkreuzen.

3. Es wurde darauf hingewiesen, es gebe das Verbandsbeschwerderecht ja schon im FWG, deshalb sei das eigentlich nur eine Fortführung, es werde jetzt einfach entsprechend für die Velowege vorgesehen. Das ist aber in der Realität schon nicht ganz vergleichbar. Sehen Sie, wenn es um einen Fuss- und Wanderweg geht, dann sind, bei allem Respekt, die Interessenlagen wahrscheinlich nicht ganz so vielfältig und komplex, wie dies bei der Erstellung von Verkehrsinfrastrukturprojekten der Fall sein kann.

Hier geht es ja nicht nur um die jeweiligen Interessen von Velo-Interessenverbänden, sondern auch um Interessen der Vertreter des Fussgängerverkehrs. Es kann auch um Interessen des Schwerverkehrs gehen, um Interessen des Automobilverkehrs, und diese Interessen sind alle gegeneinander abzuwägen. Hier würde man also ein einseitiges Verbandsbeschwerderecht zugunsten eines Interesses einrichten, und das wäre – das gilt auch hier – einer Gesamtverkehrskonzeption abträglich.

In diesem Sinne bitte ich Sie um Unterstützung der Mehrheit. Sie machen damit – davon bin ich überzeugt – dieses Gesetz auch mehrheitsfähig. Würde es hier zu einem weitergehenden politischen Prozess kommen, namentlich zu einer Volksabstimmung, hätte man sicherlich mit Artikel 18 gemäss Mehrheit hervorragende Chancen, dass das Gesetz mehrheitsfähig würde – wobei ich nicht glaube, dass es überhaupt zu einer Abstimmung kommt, wenn wir hier der Mehrheit folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Auch hier haben Sie eigentlich eine Analogie zum FWG. Ich habe Ihnen vorhin gesagt, dass die Fachorganisation Schweizer Wanderwege pro Jahr 580 000 Franken bekommt; damit wird eben das Know-how dieses Vereins eingekauft. Wenn Sie nun sagen, die Organisation Schweizer Wanderwege sei nicht mehr beschwerdelegitimiert, weil sie Geld bekomme, muss ich fragen: Haben Sie schon einmal gehört, dass der Schweizer Alpenclub, Schweizer Wanderwege oder Naturfreunde Schweiz ihre Beschwerdelegitimation irgendwie übermässig strapaziert hätten? Genau, wie Sie gesagt haben, Herr Ständerat Burkart: Diese Organisationen haben ja eigentlich ein Interesse daran, dass es vorwärtsgeht, sie wollen nicht blockieren. In diesem Sinne, glaube ich, sind Sie vielleicht etwas übervorsichtig oder auch überängstlich, wenn Sie befürchten, dass die Organisationen eine Beschwerde machen und dann vom Staat noch Geld bekommen. Dieses Bild hat sich zumindest in den letzten vierzig Jahren beim FWG nicht so gezeigt.

Allerdings muss ich gleichzeitig auch sagen, dass die Hürde für die Betroffenheit, die im Rahmen einer materiellen Beschwerde nachzuweisen ist, seit der Einführung des FWG vor vierzig Jahren kleiner geworden ist. Deshalb kann man gleichzeitig auch sagen, dass die Beschwerdelegitimation im Rahmen des Veloweggesetzes vielleicht nicht mehr ganz die gleiche Bedeutung hat wie damals beim FWG, denn Fachorganisationen haben bereits heute die Möglichkeit, gegen Planungen oder Projekte Beschwerde einzulegen. Sie müssen einfach jeweils nachweisen, dass eine grosse Zahl ihrer Mitglieder betroffen ist.

Die Beurteilung der Beschwerdeberechtigung ist in der Praxis oft beschwerlich, und sie kann auch zu Verzögerungen führen. Der Bundesrat war eigentlich der Meinung, dass wir mit Artikel 18 ebendiese Frage nach den beschwerdeberechtigten Organisationen vereinfachen können, und zwar so, dass alle die gleichen Voraussetzungen haben. Damit schaffen wir Rechtssicherheit, wir klären auch die Ansprechpartner bei den Behörden. Das vereinfacht und beschleunigt die Prozesse, es vereinfacht das Verfahren, und es erhöht auch die Transparenz.

Ich habe jetzt mehrmals gehört, das sei der Casus Belli. Ich glaube, es wäre schade, wenn dann die ganze Vorlage infrage gestellt wird. Mir scheint das bei der Frage des Verbandsbeschwerderechts aber immer natürlich. Dieses weckt Bilder, starke Urteile und manchmal auch Vorurteile. Wenn Sie aber die Situation beim



FWG gesehen haben, dann könnte man hier eigentlich getrost sagen: Man hat gute Erfahrungen gemacht, es gibt keinen Grund, das hier nicht gleich zu handhaben.

Herr Ständerat Engler hat darauf hingewiesen, dass sonst der Zweirat vielleicht zumindest überlegen müsste, ob es möglich wäre, dass eine Organisation, die als Fachorganisation Geld bekäme, auf eine Beschwerdelegitimation verzichten müsste. Das ist vielleicht etwas, das der Zweirat noch anschaut. Aber grundsätzlich, glaube ich, hat Ihnen der Bundesrat hier einen Entwurf im Sinne der Klärung der Rechtssicherheit, der Vereinfachung der Verfahren und der Transparenz vorgelegt. Wenn Sie das alles nicht wollen, wäre das zwar schade, aber kein Weltuntergang.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 19–21

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Einleitung; Ziff. 1 Ingress; Art. 1; 2 Abs. 2; 9a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Introduction; ch. 1 préambule; art. 1; 2 al. 2; 9a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 1 Art. 11a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Germann)

Abs. 1, 2

Streichen

Ch. 1 art. 11a

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Salzmann, Germann)

Al. 1, 2

Biffer

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité



Ziff. 1 Art. 12

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Dittli, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Abs. 2, 3

Streichen

AB 2021 S 1004 / BO 2021 E 1004

Ch. 1 art. 12

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Dittli, Français, Germann, Salzmann, Wicki)

Al. 2, 3

Biffer

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 1 Art. 14

Antrag der Mehrheit

Unverändert

Antrag der Minderheit

(Rechsteiner Paul, Herzog Eva, Thorens Goumaz, Zopfi)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 1 art. 14

Proposition de la majorité

Inchangé

Proposition de la minorité

(Rechsteiner Paul, Herzog Eva, Thorens Goumaz, Zopfi)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Ich glaube, hier müssen wir noch etwas klären: Artikel 14 betrifft das FWG. Dort kennt man das Verbandsbeschwerderecht der Fachorganisationen. Die Minderheit Rechsteiner Paul hat hier beantragt, dass die Formulierung, die sie für das Veloweggesetz wollte, auch im Fuss- und Wanderweggesetz übernommen wird. Nachdem es die Mehrheit vorhin abgelehnt hat, die Verbandsbeschwerde für die Belange des Veloweges neu einzuführen, stellt sich die Frage, ob man im FWG beim geltenden Recht bleibt oder eine neue Formulierung wählt.

Die Mehrheit möchte auf keinen Fall auf die Position zurückfallen, die vor dem FWG bestand; die Mehrheit will also, dass man das Verbandsbeschwerderecht dort weiterhin zulässt. Das setzt voraus, dass man beim geltenden Recht bleibt und keine Vermischung macht.

Rechsteiner Paul (S, SG): Der Berichterstatter hat es perfekt ausgedrückt. Es ist so, dass die Minderheit ja nur das übernahm, was der Bundesrat mit guten Gründen vorgesehen hatte. Der Entscheid ist aber im Rahmen des Veloweggesetzes gefallen. So gesehen, erübrigt sich eine erneute Abstimmung.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich möchte Ihnen beliebt machen – Sie können das gerne so entscheiden, aber im Zweitrat wird man das nochmals anschauen –, dem Bundesrat zu folgen, der Ihnen ja nicht etwas Neues vorschlägt. Auch wenn Sie bei Artikel 18, bei der Beschwerdelegitimation, nicht dem Bundesrat gefolgt



sind, heisst das nicht zwingend, dass Sie diese Formulierung des Bundesrates hier nicht übernehmen können. Wir schaffen hier nicht eine neue Beschwerdelegitimation – wir sind ja hier im FWG –, sondern nehmen vielmehr eine Aktualisierung vor, dies mit Blick auf Entwicklungen, die sich in den letzten vierzig Jahren ergeben haben. Ich schlage vor, dass wir das im Zweitrat noch einmal anschauen. Es ist jedenfalls nichts Neues, sondern eine Aktualisierung. Es hat eigentlich mit Ihrem vorhin gefällten Entscheid nicht wirklich etwas zu tun. Es könnte somit nochmals in der Kommission besprochen werden.

Präsident (Kuprecht Alex, Präsident): Frau Bundesrätin Sommaruga hält am Antrag des Bundesrates nicht fest und wünscht keine Abstimmung. Herr Rechsteiner verzichtet ebenfalls auf die Durchführung einer Abstimmung.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 2 Art. 6*Antrag der Kommission*

... Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege sowie auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zum Strassenkörper.

Ch. 2 art. 6*Proposition de la commission*

... les bandes cyclables, les trottoirs ou les chemins pour piétons et les pistes cyclables séparés de la route ainsi que les arrêts des transports publics font partie de la chaussée.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.046/4670)

Für Annahme des Entwurfes ... 38 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(0 Enthaltungen)