



21.046

Veloweggesetz**Loi fédérale sur les voies cyclables***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

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

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.12.21 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.12.21 (FORTSETZUNG - SUITE)

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Detailberatung wird in zwei Blöcke aufgeteilt. Sie haben eine Übersicht über den Ablauf der Debatte erhalten.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: La commissione è entrata in materia senza voti contrari su questo disegno di legge proposto dal Consiglio federale.

Brevemente un accenno all'istoriato politico: nel 2015 venne lanciata un'iniziativa popolare per rafforzare a livello costituzionale la posizione delle ciclovie e della mobilità in bicicletta. Questa diede luogo a resistenze in Parlamento e nei cantoni a causa dell'approccio poco federalista e della formulazione eccessivamente costrittiva. Il Parlamento e il Consiglio federale hanno comunque voluto riprendere l'essenza dell'iniziativa popolare elaborando un controprogetto diretto approvato poi dal popolo e da tutti i cantoni nell'autunno del 2018 con un chiarissimo 73,6 per cento. L'iniziativa è quindi stata ritirata.

L'essenza del modificato articolo 88 della Costituzione è riassumibile in questi termini: le vie ciclabili restano di competenza dei cantoni e così anche il loro finanziamento. Si mira ad un approccio paragonabile a quello della legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri. Piste ciclabili ben pianificate e strutturate sono nell'interesse dell'intero sistema viario, anche per la sicurezza degli automobilisti e dei pedoni, senza dimenticare di coloro che si muovono con la bicicletta.

I sondaggi mostrano come sempre più persone vogliano muoversi in bicicletta, sia nel territorio urbano sia negli agglomerati. Tuttavia, un prerequisito per aumentare il numero dei ciclisti è che le persone si sentano sicure nel farlo. L'infrastruttura è quindi essenziale, e anche la Confederazione deve assumersi delle responsabilità.

Il Consiglio degli Stati ha trattato il progetto nella sessione autunnale e lo ha approvato con alcune proposte di emendamento volte a rafforzare il ruolo sussidiario della Confederazione e la centralità della responsabilità pianificatoria e realizzativa dei cantoni.

Ha voluto ridefinire il ruolo delle organizzazioni specializzate che devono essere partner finanziato per la realizzazione di una missione pubblica, ma non attore istituzionalizzato tramite questa legge, la quale di fatto è una legge quadro, una legge mantello.

La vostra Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha deliberato sull'oggetto il 26 ottobre scorso. La maggioranza della commissione ha ripreso in larga misura quanto deciso dal Consiglio degli Stati precisando ulteriori punti. L'oggetto è stato approvato nel complesso con 17 voti contro 7. La minoranza ha posto il quesito della necessità di una legge ad hoc. Ritiene eccessiva l'ingerenza della Confederazione nella pianificazione e nello sviluppo della rete di vie ciclabili. La decisione di entrare in materia, di voler sostenere questa legge è chiara. La volontà è di disporre di una legge quadro, di una legge mantello a sostegno di un impegno fino ad oggi differenziato dei cantoni per realizzare qualcosa di omogeneo, qualcosa di funzionale e lineare che garantisca la sicurezza di chi si muove in bicicletta e ottimizzi le situazioni laddove vi sono conflitti con altri attori della mobilità.

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: Nous traitons de l'objet 21.046 qui porte sur une loi importante, à savoir la loi fédérale sur les voies cyclables. En votant en faveur de l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres à l'automne 2018, les citoyens ont exprimé la volonté que la Confédération soutienne les cantons dans le domaine des voies cyclables. Un réseau de voies cyclables sûr et de qualité concourt en effet au désenchevêtrement du trafic et à une meilleure gestion de la mobilité. Ainsi, les automobilistes, les cyclistes et les piétons empiètent moins sur les espaces réservés aux autres, quels qu'ils soient, ce qui contribue à prévenir les accidents.





L'élément central de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables est l'obligation pour les cantons de planifier et de réaliser des réseaux de voies cyclables. Pour que ces derniers aient l'efficacité escomptée, les plans devront être contraignants pour les autorités. La nouvelle loi intègre des objectifs qualitatifs – réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes, attrayants, par exemple – qui font office de principes généraux en matière de planification, sans pour autant restreindre la marge de manoeuvre des cantons. Il est important de le rappeler: les cantons pourront, plus ou moins selon leur volonté, équiper ou pas leur territoire de voies cyclables.

La loi fédérale sur les voies cyclables prévoit que les réseaux – ou parties de réseaux – de voies cyclables devront être remplacés dès lors qu'ils ne répondent plus aux exigences en matière de sécurité et d'attractivité, et qu'ils doivent être supprimés. Elle laisse toutefois, là aussi, aux cantons la possibilité de prévoir des exceptions s'ils jugent que l'obligation générale de remplacement est trop contraignante. La Confédération informera le public sur l'importance des réseaux de voies cyclables ainsi que sur les aspects essentiels de la planification de leur aménagement et de leur entretien. A cet effet, elle prévoit de publier notamment des géodonnées de base sur la qualité et la disponibilité des infrastructures destinées au trafic cycliste.

Le projet de loi fédérale sur les voies cyclables s'inspire de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), tout en tenant compte des exigences propres au trafic cycliste. Dans le cadre du présent objet, la LCPR est adaptée là où cela est nécessaire.

Du côté du Conseil des Etats, le projet a été adopté au vote sur l'ensemble par 38 voix contre 4 et aucune abstention. Les sénateurs tiennent toutefois à lâcher du lest vis-à-vis des

AB 2021 N 2669 / BO 2021 N 2669

cantons et des communes en prévoyant que les voies cyclables ne seront remplacées que si cela répond "à un intérêt public manifeste", tandis que le tracé devra être "aussi direct que possible" et la qualité "aussi homogène que possible". Le Conseil fédéral était plus exigeant au départ.

Les voies cyclables devront en revanche être continues pour être attractives.

Les sénateurs ont en outre décidé, par 27 voix contre 14, de supprimer du projet le droit de recours des organisations spécialisées. Les compétences de ces dernières seraient trop étendues par rapport aux organisations défendant les autres utilisateurs de la route, comme les piétons ou les automobilistes. La Confédération pourra en revanche faire appel à des organisations spécialisées et les rémunérer.

La majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, quant à elle, soutient de manière générale les principes inscrits dans la loi en matière de planification, d'aménagement et d'entretien des réseaux de voies cyclables. Elle propose sans opposition de préciser que les dispositions correspondantes, qui sont énoncées à l'article 6, s'appliquent "en principe".

Elle rejette en revanche les reformulations proposées et adoptées par le Conseil des Etats à la session d'automne 2021, car elles affaiblissent les dispositions. Votre commission estime en particulier qu'un tracé direct et une qualité homogène sont essentiels pour que les réseaux de voies cyclables soient adaptés à une utilisation quotidienne. Des voies cyclables de qualité insatisfaisante ou un tracé impliquant de nombreux détours ne répondraient pas aux exigences de croissance liées à l'usage du vélo pour la mobilité quotidienne. La commission accorde en outre la priorité absolue à la sécurité routière et considère qu'une amélioration dans ce domaine serait importante et profiterait à tous les usages de la route.

La collaboration avec les organisations privées spécialisées a fait l'objet d'une intense discussion, comme vous pouvez l'imaginer. La commission vous propose par 13 voix contre 12, soit à une très faible majorité, d'adopter la version du Conseil fédéral. La majorité de la commission considère qu'une pareille collaboration dans la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de voies cyclables, ainsi que dans la mise à disposition de bases décisionnelles et d'informations, offre une possibilité bienvenue pour permettre à la Confédération, aux cantons et aux communes de recourir à un savoir-faire externe en cas de nécessité. Une minorité de la commission estime en revanche que la planification du réseau devrait rester de la seule responsabilité des pouvoirs publics.

Votre commission se prononce elle aussi, par 14 voix contre 10, contre le droit de recours des organisations spécialisées. La majorité estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositions à cet effet dans la loi, puisque les intérêts des cyclistes sont portés par différents groupes et que l'on ne saurait privilégier certaines organisations dans l'attribution d'un droit de recours.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous vous invitons à adopter ce projet, comme votre commission l'a fait par 17 voix contre 7 et aucune abstention.

Töngi Michael (G, LU): Ich glaube, es ist ein gutes Zeichen, dass wir heute über das Veloweggesetz sprechen



können. Es wurde ja nachtraktandiert, und das zeigt, dass es eine Dringlichkeit gibt bei diesem Thema und dass wir keine Zeit verlieren dürfen. Die Schweiz ist stolz darauf, dass sie mit einer pragmatischen Vorgehensweise weit gekommen ist. Manchmal gibt es aber auch Beispiele, an denen man sieht, dass es pragmatisch eben doch nicht ganz so schnell geht, dass man einen Zacken zulegen müsste, damit es schneller geht. Das ist hier, bei den Velowegen, sicher der Fall.

Wir haben einiges erreicht in den letzten zwanzig, dreissig Jahren. Aber vielerorts haben wir eben doch nur hier einen Veloweg und dort eine kleine Verbindung geschaffen, oder man hat andernorts ein Fahrverbot aufgehoben. Die grossen zusammenhängenden Strecken fehlen oft immer noch. Wenn man das zum Beispiel mit den Niederlanden vergleicht, dann stellt man fest, dass wir einfach noch nicht dort sind, wo wir sein sollten, um das Velofahren gut und richtig zu fördern. Das hat auch die Bevölkerung gesehen und den Gegenvorschlag zur Velo-Initiative sehr klar angenommen. Die Leute erwarten, dass sie im Berufsverkehr und in der Freizeit und dass auch Schülerinnen und Schüler sicher und direkt mit dem Velo unterwegs sein können.

Das ist nicht nur ein Wunsch der Bevölkerung, das ist auch eine Notwendigkeit. Alle Verkehrsszenarien, die wir in der letzten Zeit gesehen haben, zeigen ganz klar auf: Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, dann müssen wir viel mehr mit unserer eigenen Muskelkraft, auf dem Velo, zu Fuss oder mit wenig Elektrounterstützung, unterwegs sein. Hier braucht es viel mehr, wir brauchen ein Umsteigen auf den ÖV oder auf das Velo und den Fussweg.

Dabei ist das Potenzial beim Velo besonders gross. Wir sehen, dass viele Autofahrten relativ kurz sind. Das kann man gut mit dem Velo machen. Gerade auch mit den Elektrovelos kann man über viel längere Strecken pendeln, als das bisher der Fall war. Es gibt viele Leute, die pro Weg zehn Kilometer machen. Wenn es dann auch die guten Velowege dazu gibt, ist das supergut machbar.

Die Aufgabe ist mit diesem Gesetz, das muss man auch sagen, noch längst nicht erledigt. Es muss dann auch umgesetzt werden. Die Kantone müssen die Planung rasch an die Hand nehmen, der Bund muss dies auch kontrollieren. Wir müssen schauen, dass die Kantone dann auch die nötigen Finanzen zur Verfügung stellen. Hier, so müssen wir sagen, ist das Gesetz nicht wirklich – wie soll ich sagen? – fortschrittlich, wenn man Fristen von zwanzig Jahren hat, bis es dann am Schluss umgesetzt sein soll. Hier brauchen wir mehr Tempo, und das fordern wir auch ein.

Natürlich ist es mit diesem Gesetz nicht getan, es gibt noch viele andere Themen. Wie es der Titel sagt, geht es ja um die Velowege. Um das Velofahren aber attraktiver zu machen, sind noch viele andere Massnahmen nötig. Es geht um Abstellanlagen; es geht um die Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Velo; es gehört zum Beispiel auch der Velotransport dazu. Es geht auch um Anreize fürs Pendeln; das geht die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber an. Es braucht also nebst der Verbesserung der Infrastruktur noch eine ganze Palette von Massnahmen, um das Velofahren zu fördern. Es geht um Verkehrsregeln; das sieht man, wenn man in den Niederlanden ist. Dort hat man Vortritt in Situationen, in denen das in der Schweiz nicht der Fall ist. Daran müssen wir sicher auch noch arbeiten.

Aber bevor wir das machen können, treten wir sehr gerne auf dieses Geschäft ein und stimmen dem Veloweggesetz zu.

Aebischer Matthias (S, BE): Ich spreche hier für die sozialdemokratische Fraktion zum Eintreten auf das Veloweggesetz und deklariere zu Beginn gleich meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Verbands Pro Velo Schweiz. Pro Velo Schweiz gehörte zu den Initianten der Velo-Initiative.

Es gibt hier im Saal wohl nur noch wenige, die behaupten, die Klimakrise sei ein Hirngespinnst linker Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Es gibt, wie wir wissen, hier im Saal nur noch eine kleine Minderheit, welche die CO₂-Reduktionsziele des Bundesrates unnötig findet. Wir können nicht so weitermachen wie bis jetzt. Wir müssen umdenken, wir müssen neu denken. Das vorliegende Veloweggesetz ist ein Schritt in die richtige Richtung.

So wie in Paris, in Kopenhagen, in den Niederlanden: Das Velo ist ein wichtiges Hilfsmittel, um die CO₂-Ziele des Bundesrates zu erreichen, die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030, netto null bis 2050. Denn ein Drittel des CO₂-Ausstosses wird nach wie vor vom Verkehr – ohne Flugverkehr – produziert.

Das Veloweggesetz, so wie es der Bundesrat entworfen hat, lehnt sich an das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege an. In Neudeutsch würde man, ohne die Arbeit der Verwaltung schmälern zu wollen, sagen: Es ist ein Copy-and-paste-Gesetz. Basierend auf diesem Entwurf haben wir Initianten die Initiative zurückgezogen. Das war ein Deal, und Doris Leuthard, die damals zuständige Bundesrätin, hat mir dafür gedankt, dass wir Wort gehalten haben.



Doch was ist nun im Ständerat passiert? Der Deal wurde verwässert. Der ständerätliche Entwurf ist nicht mehr das, was wir abgemacht haben. Velowege sollen plötzlich nicht mehr eine "direkte Streckenführung" von A nach B aufweisen, sondern nur noch eine "möglichst direkte Streckenführung". Das ist Unsinn.

Auch Minderheiten in der nationalrätlichen Kommission wollen dem Gesetz die Zähne ziehen. So sollen Fachorganisationen bei der Planung von Velowegnetzen – das ist etwas, das sie schon heute tun – künftig nicht mehr mithelfen können. Es soll ein Gesetz entstehen, das hinter dem praktizierten Ist-Zustand ansetzt. Das war nicht die Abmachung.

Ich bitte Sie, auf das Gesetz einzutreten, und gerade die CVP bitte ich, den Deal ihrer ehemaligen Bundesrätin aufrechtzuerhalten und nicht zu verwässern.

Pointet François (GL, VD): En 2020, les transports étaient à l'origine de 33 pour cent de la consommation d'énergie finale en Suisse, représentant ainsi le principal groupe de consommation, devant les ménages et l'industrie. En outre, les voitures de tourisme émettent 72 pour cent de toutes les émissions liées au transport en Suisse. La voiture reste le principal moyen de transport dans notre pays, souvent aussi pour des déplacements courts. Nous sommes champions du train aussi, mais il est temps d'inciter à plus de mobilité douce – ou avec un peu de soutien par la force de l'électricité – pour diminuer l'impact des déplacements courts.

Rendre plus sûr et plus fluide le déplacement à vélo est la seule direction possible pour voir plus de personnes user de ce mode de déplacement. C'est bien l'objectif de l'article constitutionnel que l'on met en oeuvre dans cette loi. Les exemples de certains pays du nord de l'Europe ne peuvent que nous encourager. Le défi sera évidemment le partage de l'espace de circulation entre voitures, cycles et piétons. Actuellement, croyez-en un cycliste parfois pendulaire et parfois sportif, la situation n'est pas bonne. Des infrastructures efficaces et bien pensées rendront la cohabitation plus pacifique et permettra à chacun de faire preuve de tolérance envers les autres usagers.

Améliorer le réseau de voies cyclables n'est pas nécessaire seulement pour les pendulaires, mais aussi pour l'utilisation du vélo dans le cadre des loisirs. Notre tourisme est toujours à la recherche d'opportunités de développement d'activités quatre saisons, et lorsque l'on voit l'attrait de nos chemins pédestres, on est en droit de penser que nous avons une opportunité touristique en développant un réseau cyclable sûr.

En exigeant de la Confédération qu'elle apporte son soutien aux cantons et aux communes en matière de planification, d'aménagement et d'entretien des réseaux de voies cyclables, cette loi met en place les outils nécessaires pour doter la Suisse d'une infrastructure cycliste digne de ce nom, une infrastructure qui encourage clairement le transfert modal du transport motorisé au vélo. Aujourd'hui, le vélo sert à aller au travail, livrer des biens de consommation, aller faire des courses, ou encore aller à l'école. Le vélo n'est plus seulement un loisir du dimanche pour aller s'aérer les poumons.

En outre, alors que les voitures bénéficient de nombreux parkings souterrains jusque dans les centres-villes, payés notamment avec des deniers publics, les vélos, eux, doivent souvent être parkés directement sur les trottoirs, non seulement au risque d'être volés, mais surtout avec la certitude de gêner considérablement les piétons et les poussettes.

On ne peut plus penser nos villes et nos villages simplement avec des routes bordées, ou non, de trottoirs souvent étroits. Il n'est pas juste que les communes et les cantons soient livrés à eux-mêmes dans le développement de ces infrastructures, alors que la route bénéficie d'un soutien au niveau national. La situation actuelle n'encourage en rien un transfert modal conséquent de la route au vélo et n'est, dès lors, pas digne d'une Suisse qui prétend prendre le problème environnemental au sérieux.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais deux points sont essentiels. N'entrons pas dans le jeu du Conseil des Etats qui, systématiquement, cherche à réduire l'objectif de qualité et d'efficacité de ce réseau. En outre, permettez-moi de faire un détour par l'article 10: il est important que les organisations de défense des intérêts des cyclistes soient impliquées ou, à tout le moins, puissent être impliquées dans la planification du réseau. Lorsque nous parlons d'efficacité et de sécurité, les usagers ont leur mot à dire. Il faut donc conserver la version du Conseil fédéral.

En bref, les Vert'libéraux soutiennent le projet et seront attentifs à ce que le résultat nous permette de développer un réseau efficace et sûr.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Es gibt viele Gründe, um Velo zu fahren und um das Velofahren zu unterstützen. Velofahren ist gesund, es macht Spass, und es ist eine umweltschonende Form der Mobilität. Das Velo ist auch ein sehr effizientes Verkehrsmittel, vor allem im Nahverkehr. Man braucht keinen Parkplatz oder nur einen sehr kleinen und steht nie im Stau. Dafür braucht es allerdings eine gute Veloweginfrastruktur. Die Schweiz hat hier noch grosses Potenzial. Das hat verschiedene Gründe, und nicht alle sind politischer Natur oder leicht aus



der Welt zu schaffen. So geht es in der Schweiz im Gegensatz zu den vielzitierten Niederlanden halt schon etwas bergauf und bergab. Vor allem das Bergauffahren ist anstrengend und darum nicht unbedingt eine gute Voraussetzung für das Velofahren.

Nichtsdestotrotz sind auch wir von der Mitte-Fraktion der Meinung, dass die Schweiz bei der Förderung des Velofahrens noch grosses Potenzial hat. Mit diesem Veloweggesetz schalten wir einen Gang höher und treten in die Pedale. Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP wird auf das Veloweggesetz eintreten und steht dem Gesetz grundsätzlich positiv gegenüber, dies aus folgenden Gründen:

1. Ich denke, bezüglich der Umweltbetrachtung wichtig ist, dass sich die Stimmberechtigten und alle Stände mit einem Ja-Anteil von 73,6 Prozent zum Bundesbeschluss über die Velowege klar dafür ausgesprochen haben, dass der Bund die Kantone bei den Velowegen unterstützt. Das war ein starkes Signal und eine Entscheidung, den wir auch als Parlament respektieren sollten.

2. Wir brauchen gute und sichere Velowege. Da hat die Schweiz zweifellos noch Potenzial. Velowege müssen nicht nur sicher sein, sie müssen vor allem auch durchgehend und zusammenhängend sein. Uns fehlt in der Schweiz ein echtes Velowegnetz. Natürlich gibt es schon Velowege im ganzen Land, doch es fehlt uns ein echtes Netz. Ich bin der Meinung und überzeugt, dass wir mit dieser Vorlage dieses Netz zu knüpfen beginnen.

3. Auch in das Bild gehört, dass ein gutes und sicheres Velowegnetz dabei hilft, den Verkehr zu entflechten und die Mobilität besser zu bewältigen. Auto-, Velo- und Fussverkehr kommen sich weniger in die Quere, wenn es ein gutes Velowegnetz gibt. Dieses Gesetz ist also auch im Sinn der anderen Verkehrsteilnehmenden.

4. Ein attraktives Velowegnetz leistet einen Beitrag gegen den Klimawandel. Im Nahverkehr im Speziellen und im Pendlerverkehr können gute Velowege dazu beitragen, dass ein Teil der Pendlerinnen und Pendler auf das Velo umsteigt.

Die Vorlage, die der Bundesrat uns präsentiert, ist aus Sicht der Mitte-Fraktion eine sinnvolle und angemessene Umsetzung. Die Vorlage bringt wichtige Impulse. Sie verpflichtet die Kantone, Velowegnetze in ausreichender Qualität zu planen und umzusetzen. Gleichzeitig lässt der Bundesrat den Kantonen einen gewissen Spielraum. Das halten wir für den richtigen Ansatz.

Noch ein Wort zu den Details: Die Vorlage war ja zuerst im Ständerat. Wir erachten den Beschluss des Ständerates als taugliche Grundlage für die weitere Diskussion und werden grundsätzlich dieser Linie folgen. Auf Einzelheiten und Ausnahmen kommen wir in der Detailberatung zu sprechen.

Umbricht Pieren (Nadja, V, BE): In der Botschaft zum direkten Gegenvorschlag zur Velo-Initiative hat man versprochen, die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichzustellen, und jetzt beraten wir hier über ein separates Gesetz. In Artikel 88 Absatz 1 der Bundesverfassung steht: "Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest." Die SVP-Fraktion ist nun schon sehr erstaunt, dass ein

AB 2021 N 2671 / BO 2021 N 2671

eigenes Gesetz ausgearbeitet wurde, statt das bestehende Fuss- und Wanderweggesetz lediglich anzupassen. Neue Gesetze bedeuten auch immer mehr Bürokratie, in diesem Fall besonders für die Kantone und Gemeinden.

In Artikel 88 Absatz 2 der Bundesverfassung wird eine Kann-Formulierung verwendet: Der Bund "kann [...] Massnahmen unterstützen". Die Umsetzung des Veloweggesetzes wurde in der Kommissionsberatung sehr verharmlost. Kantone und Gemeinden würden mit diesem Gesetz zu nichts verpflichtet. Das tönt alles sehr schön und nett, ist es aber unseres Erachtens ganz und gar nicht. Von Kantonen und Gemeinden wird in diesem Gesetz sehr viel verlangt – es ist verpflichtend –, und von der Kann-Formulierung, wie in der Bundesverfassung formuliert, ist nicht mehr viel übrig geblieben. Auf Kantone und Gemeinden werden enorme Kosten zukommen.

Zusammenhängende und durchgehende Velowege sind kaum umzusetzen. Die Städte sind bereits heute vielerorts zubetoniert, und es gibt keinen Platz, links oder rechts der Fahrbahn einen neuen Veloweg zu bauen. Hier müssten auf Kosten der Autofahrer die Spuren noch mehr verengt werden, und auf dem Land müsste man wertvolles Landwirtschaftsland opfern, obwohl es dort oft gar keine separaten Velospuren braucht. Das hier vorliegende Gesetz ist eine Velo-Luxusvariante, die Kantone und Gemeinden umsetzen müssen und der motorisierte Individualverkehr, also die Auto- und Lastwagenfahrer mit ihren schon heute sehr hohen Abgaben, berappen muss. Man hat sich beim Verfassen dieses Gesetzes nicht einmal Gedanken darüber gemacht, ob sich die Velofahrer an den Kosten der Velowege beteiligen müssen. Über die Wiedereinführung einer Velovignette wurde nicht diskutiert.

Die Einführung einer Velovignette hätte neben einer finanziellen Mitbeteiligung an den Velowegen auch den Vorteil, dass Verkehrsregelverletzungen von Velofahrern geahndet werden könnten. So ist es zum Beispiel



bereits heute Pflicht, dass Velofahrer den Veloweg benutzen müssen, wenn ein solcher vorhanden ist. Leider sehe ich nur allzu oft, dass Velofahrer, warum auch immer, auf der Strasse fahren, obwohl es unmittelbar in der Nähe einen Veloweg hat, oder dass Velofahrer sich nicht an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit halten, besonders in 20er- und 30er-Zonen. Anders als alle anderen Strassenverkehrsteilnehmer können sie nicht gebüsst werden.

Die SVP-Fraktion will den Volkswillen beachten und die Velowege entsprechend im Gesetz verankern, aber nicht in einem separaten Gesetz. Wir werden dieses Gesetz ablehnen und würden es unterstützen, wenn eine Ergänzung im Fuss- und Wanderweggesetz vorgenommen würde, so wie dies in der Botschaft aus dem Jahr 2018 auch der Bevölkerung kommuniziert wurde.

Fluri Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion wird auf dieses Gesetz eintreten. Sie will das Ergebnis der Volksabstimmung vom 23. September 2018 umsetzen. In der Kommission wurde kein Nichteintretensantrag gestellt, auch seitens der jetzigen Sprecherin der SVP-Fraktion nicht. Aber wir nehmen das so zur Kenntnis.

Auch unserer Fraktion ist es wichtig, dass das Subsidiaritätsprinzip als Grundsatz unserer Bundesverfassung und unserer Staatsordnung beachtet bleibt. Wir sind der Auffassung, dass das Subsidiaritätsprinzip mit diesem Gesetz nicht verletzt wird. Wir haben mit dem Gegenentwurf zur Volksinitiative, wie bereits mehrfach gehört, einen Auftrag erhalten. Die Zuständigkeit der Kantone für die Planung, Anlage und Erhaltung der Velowegnetze bleibt davon unberührt. Unseres Erachtens wird mit den verschiedenen bereits erwähnten Kann-Bestimmungen die Subsidiarität gewahrt.

Wir möchten aber auch auf die Schwierigkeiten hinweisen, insbesondere in städtischen Verhältnissen. Ich habe damals bereits bei der Erarbeitung des Gegenentwurfes ausgeführt, dass es rein aus Gründen der räumlichen Verhältnisse nicht möglich sein wird, allen verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern einen bestimmten Raum für ihre Verkehrsart zu reservieren. Das wird nicht möglich sein. Es gibt unweigerlich Verkehrsflächen, die im Mischverkehr befahren werden müssen. Aber diese Frage wird nicht in diesem Gesetz geregelt. Wir haben uns vielmehr bewusst an den Grundsatz gehalten, dass die Verkehrsregeln im Strassenverkehrsgesetz und in dessen Ausführungsverordnungen festgehalten werden. Dies soll nicht in diesem Grundsatzbeschluss geschehen, bei dem es um die Velowegplanung geht.

Ich kann an dieser Stelle auch nicht verhehlen, dass in unserer Fraktion dort eine gewisse Skepsis herrscht, wo es um Einschränkungen zulasten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und um die Einräumung von Kompetenzen zugunsten von Interessenorganisationen geht. Hier wird sich die Fraktion mit der einen oder anderen Minderheit gegen diese Kompetenzzuweisung richten.

Eine Vorlage kommt heute nicht aus ohne Hinweis auf die Klimafreundlichkeit. Mit dem Klima und der Energieeffizienz wird fast alles gerechtfertigt. Selbstverständlich ist die Elektromobilität auch beim Zweiradverkehr an sich etwas Positives, aber wir wissen alle, dass die CO₂-Freiheit bei der Elektromobilität nur beim Verbrauch besteht. Bei der Produktion derselben sieht es hingegen leider etwas anders aus. Somit müssen wir uns bewusst sein, auch unter gesundheitlichen Aspekten, dass das Velofahren mit Elektroverstärkung zwar angenehm ist, am gesündesten und umweltfreundlichsten ist jedoch das Velofahren per Muskelkraft "nature". Damit bitten wir Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie kennen die Geschichte dieser Vorlage. Die Velo-Initiative wurde 2015 von einem breit abgestützten Komitee eingereicht. Es gab dann Widerstand gegen gewisse zwingende Formulierungen, auch gegen die Vermischung der Zuständigkeiten von Bund und Kantonen und gegen den betreffenden Finanzbedarf im Bundeshaushalt. Auf diese Kritikpunkte haben Bundesrat und Parlament mit einem direkten Gegenvorschlag geantwortet. Die Velowege bleiben Aufgabe der Kantone, und sie müssen auch von den Kantonen finanziert werden.

Ich habe heute Stimmen gehört, die gesagt haben, sie hätten gerne ein Veloweggesetz gehabt, das weiter geht und das vielleicht auch mehr Verpflichtungen vorsieht. Wie gesagt, Sie fällten den betreffenden Entscheid früher, nämlich bei der Beratung des direkten Gegenentwurfes, der dann ja der Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt worden ist. Es gab heute aber auch Stimmen, die sagten, wir würden mit diesem Gesetz Kompetenzen verändern oder den Kantonen neue Aufgaben und Pflichten zumuten. Auch das stimmt natürlich nicht. Wie es im direkten Gegenvorschlag vorgesehen war, haben wir an dieser Kompetenzordnung nichts geändert. Man hat damals den Initiantinnen und Initianten versprochen, dass man die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichstellt. In der von Bundesrat und Parlament verabschiedeten Botschaft hat man den Initiantinnen und Initianten versprochen, dass die Ausführungsgesetzgebung ganz in Analogie zu den Fuss- und Wanderwegen umgesetzt wird. Das war das Kernanliegen der Initiative: die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen auf der Basis des bewährten Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege. Das



Initiativkomitee hat sich darauf verlassen, dass diese Versprechen eingehalten werden, und hat die Initiative zurückgezogen. Daraufhin hat sich ein breites Komitee gebildet, das den Gegenentwurf des Bundesrates unterstützt hat. Auch der TCS zum Beispiel hat die Vorlage unterstützt, weil gute Velowege und eine gute Infrastruktur auch im Interesse der Autofahrerinnen und Autofahrer sind. Wo nämlich eine gute Infrastruktur für die Velos vorhanden ist, kann der Verkehr entflechtet werden. Damit wird der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen gerade in den Agglomerationen flüssiger.

Sie erinnern sich: Im Herbst 2018 stimmten Volk und Stände diesem direkten Gegenvorschlag zu. Der Ja-Stimmen-Anteil betrug 73,6 Prozent. Das heisst, der Verfassungsartikel steht seither in der Bundesverfassung. Heute beraten Sie den entsprechenden Ausführungserlass.

Der Bundesrat will das Versprechen, das man damals den Initiantinnen und Initianten gegeben hat, einhalten. Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ist seit über dreissig Jahren in Kraft. Die Instrumente haben sich bewährt. Wir haben das Veloweggesetz in Analogie zum Fuss- und

AB 2021 N 2672 / BO 2021 N 2672

Wanderweggesetz erarbeitet. Allerdings haben wir ein separates Gesetz gemacht. Warum? Weil es eben auch spezifische Fragestellungen gibt, welche die Veloinfrastruktur betreffen, aber mit dem gleichen Inhalt. Das hat den Bundesrat dazu bewogen, mit einem Veloweggesetz zwar die Instrumente zu übernehmen, aber spezifische Fragestellungen in diesem spezifischen Gesetz zu regeln. Das ist auch in der Vernehmlassung so aufgenommen worden.

Der Ständerat hat dem Gesetzentwurf mit einzelnen Änderungen zugestimmt. Er hat ein paar Abschwächungen vorgenommen, die nicht mit dem Versprechen, das man damals den Initiantinnen und Initianten gemacht hat, übereinstimmen. Ich bitte Sie in der Beratung zu berücksichtigen, dass Ihre vorberatende Kommission zum Teil einzelne Abschwächungen wieder rückgängig gemacht hat, was wir selbstverständlich sehr begrüssen.

Wenn die Kantone eine gute Veloinfrastruktur planen und umsetzen, dann ist das kein Angriff auf das Auto oder auf die Lastwagen. Ich glaube, das ist eine klassische Fehlüberlegung. Denn eine gute Infrastruktur ermöglicht es, den Verkehr zu entflechten. Der Bundesrat hat am 10. Dezember, also kürzlich, seinen Bericht zu den Verkehrsflächen für den Langsamverkehr verabschiedet. Dank dem Elektroantrieb nimmt die Zahl der Velofahrenden deutlich zu. Denn die Batterien und Elektromotoren werden immer kleiner und günstiger. Es ist auch so, dass die Vielfalt an Fahrzeugkonzepten zunimmt. Wir werden in den nächsten Jahren sehen, dass sich bei Velos, Motorrädern, Vespas die Eigenheiten immer mehr vermischen. Umso mehr haben wir ein Interesse daran, die Infrastrukturen so zu gestalten, dass wir die verschiedenen Verkehre auch entflechten können. Das heisst, dass wir, weil der Druck auf die Strasseninfrastruktur zunimmt, dafür sorgen müssen, dass wir auch eine gute Veloinfrastruktur haben.

Der Bundesrat will der Entwicklung mit zwei Ansätzen begegnen, auf der einen Seite mit einer guten Veloinfrastruktur – das ist der Inhalt dieses Veloweggesetzes –, auf der anderen Seite aber auch mit der Anpassung der Verkehrsregeln. Damit gibt der Bundesrat den Kantonen sowie den Städten und Gemeinden Instrumente in die Hand, um den Langsamverkehr besser zu regeln.

Vergessen wir die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht; auch sie müssen innerhalb dieser unterschiedlichen Verkehrsträger, die eben auch immer diverser werden, Sicherheit und gute Infrastrukturen haben. Das ist jetzt zwar nicht Inhalt dieses Gesetzes, aber ich denke, die Entflechtung dient eben auch den Fussgängerinnen und Fussgängern.

In diesem Gesetz, das Sie heute beraten, geht es um eine Grundsatzgesetzgebung, in der wir übergeordnete Grundsätze für die Planung und den Erhalt von Velowegen formulieren. Es geht um die Unterstützung der Kantone und Gemeinden durch den Bund, und es geht um die Aufgaben des Bundes im Bereich Velowege. Detailliertere Regelungen, die über diese Grundsätze hinausgehen, sowie die eigentliche Planung und Erstellung von Velowegen bleiben den Kantonen vorbehalten. Das haben Sie, wie gesagt, im direkten Gegenentwurf auch explizit festgehalten: Wir legen hier keine neuen Zuständigkeiten fest bzw. nehmen keine Zuständigkeitsverschiebungen vor.

Das Kernstück dieses Gesetzes ist die Planungspflicht, und zwar sollen die Kantone analog zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verpflichtet werden, ihre Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen festzulegen. Das schafft Planungssicherheit und ermöglicht auch die Koordination mit anderen raumwirksamen Vorhaben. Die Planungsgrundsätze dienen als Leitlinien für die Planung und Projektierung von Velowegen. Aber noch einmal: Die Konkretisierung, also ob dann zum Beispiel ein Radweg oder ein Radstreifen gebaut wird und wie breit dieser ist, bleibt Sache der Kantone. Die abschliessende Zuständigkeit der Kantone bei der Planung und beim Bau von Velowegen wird mit diesen übergeordneten Grundsätzen nicht eingeschränkt.

Ferner haben wir in diesem Gesetz Folgendes festgehalten: die Ersatzpflicht, ebenso die Informationspflicht,



also die Information der Öffentlichkeit über die Bedeutung von Velowegnetzen, und dann die Aufgabe des Bundes, die Grundlagen für die Planung, die Anlage und die Erhaltung von Velowegen bereitzustellen. Für diese Aufgaben arbeitet der Bund im Bereich der Fuss- und Wanderwege seit über vierzig Jahren erfolgreich mit Fachorganisationen zusammen. Das werden wir in der Detailberatung noch anschauen. Aber ich bitte Sie schon hier und jetzt, dem Bund die Möglichkeit, mit spezialisierten Organisationen zusammenzuarbeiten, nicht zu nehmen. Analog zum Fuss- und Wanderweggesetz sollen diese Verbände, die sich mit den Anliegen des Veloverkehrs befassen, auch zu einer Beschwerde berechtigt sein. Damit haben wir im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege durchwegs gute, positive Erfahrungen gemacht. Es ist etwas merkwürdig, wenn das jetzt plötzlich nicht mehr funktionieren soll, nachdem man vierzig Jahre lang gesehen hat, dass es sich bewährt.

Ich sage noch etwas zu den Auswirkungen: Die Vorlage ist für den Bund haushaltneutral ausgestaltet. Auf die Kantone wird sie mit Blick auf die planerischen und organisatorischen Arbeiten gewisse finanzielle Auswirkungen haben; diese halten sich aber in Massen. Es sind keine grundsätzlich neuen Aufgaben, die auf die Kantone zukommen, vor allem deshalb, weil praktisch alle Kantone heute schon eine Fachstelle für den Veloverkehr haben.

Das Gesetz ist in der Vernehmlassung auf eine breite Zustimmung gestossen. 80 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützen die Vorlage. Insbesondere wird die Vorlage auch von den Kantonen bzw. von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz explizit unterstützt. Sie müssen sich also keine Sorgen machen, wir haben das mit den Kantonen sehr gut abgesprochen. Sie sind froh, dass es diese Grundsatzgesetzgebung gibt. Sie sind auch froh, dass wir bei den Zuständigkeiten – wie das gewünscht war – keine Änderungen vornehmen.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, auf das Veloweggesetz einzutreten. Da ja gar kein Nichteintretensantrag vorliegt, ist die Ausgangslage schon mal sehr erfreulich.

Wobmann Walter (V, SO): Frau Bundesrätin, kürzlich konnte man in einer Studie lesen, dass für Velowege – sie wurden dort "Velokorridore" genannt – auch Enteignungen möglich sein sollen. Sind Sie auch dieser Meinung?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Herr Nationalrat Wobmann, das ist nicht eine Frage der Meinung, die man hat. Vielmehr sage ich Ihnen, was wir heute in diesem Gesetz regeln. Wir regeln damit keine Enteignungen, sondern wir regeln, dass die Kantone diese Veloweginfrastrukturen in ihren Richtplänen frühzeitig planen. Die Umsetzung dieser Anlagen – das habe ich vorhin deutlich gesagt –, d. h., wie sie gebaut werden und was das impliziert, ist und bleibt Sache der Kantone, genau so, wie das heute schon der Fall ist.

President (Candinas Martin, emprim vicepresidente): (*discurra sursilvan*) Ils rapportaders da cumissiun renunzian da prender il pled.

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

Bundesgesetz über Velowege **Loi fédérale sur les voies cyclables**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

AB 2021 N 2673 / BO 2021 N 2673



**Block 1 – Bloc 1**

Umbricht Pieren Nadja (V, BE): Gerne begründe ich meine zwei Minderheiten und werde als Fraktionssprecherin dann auch noch kurz unsere Meinung zu Block 2 ausführen, damit ich dann bei Block 2 nicht nochmals nach vorne kommen muss.

Bei meiner ersten Minderheit zu den Artikeln 2, 6, 9 und 13 handelt es sich um einen Konzeptantrag zum Detaillierungsgrad und zur Netzdichte. Ich beantrage die Streichung der Formulierung "durchgehende" Verkehrswege. Es reicht durchaus, wenn im Gesetz "zusammenhängende Verkehrswege" steht und das Wort "durchgehende" gestrichen wird. Auch die Formulierung "direkte Streckenführung" ist meines Erachtens unnötig und mit dem Wort "zusammenhängend" genügend abgedeckt. Bei der bestehenden Strasseninfrastruktur ist es teilweise sehr schwierig oder fast unmöglich, durchgehende Velowege zu bauen, ohne massive und teure bauliche Massnahmen in Kauf nehmen zu müssen – und das auf Kosten der Kantone und Gemeinden. Wenn man zusammenhängende Velowege fordert, ist eine hindernisfreie Fahrt gegeben. Die Forderung nach durchgehenden Velowegen und einer direkten Streckenführung verlangt meines Erachtens zu viel.

Bei meiner Minderheit zu Artikel 15 geht es um die Kommunikation, die Kampagnen und die Information der Öffentlichkeit. Es ist nicht Aufgabe des Bundes, die Öffentlichkeit über die Bedeutung der Velowegnetze und das Grundlagenwissen in Bezug auf die Planung, die Anlage und den Erhalt von Velowegen zu informieren. Er muss die Kantone auch nicht in deren Kommunikation unterstützen. Wenn der Bund öffentlich über Velowege informieren muss, dann ist das einseitig. Der Bund braucht sich nicht für die Interessen der Velofahrer einzusetzen. Es braucht diese Verpflichtung im Gesetz nicht. Diese führt zu mehr Bürokratie und auch zu höheren Ausgaben.

Ich bitte Sie deshalb, meine zwei Minderheiten zu unterstützen und am Schluss die Vorlage über das Veloweggesetz abzulehnen. Die SVP-Fraktion wird in Block 2 die zwei Minderheitsanträge Bregy und sonst überall die Mehrheit unterstützen.

Herzlichen Dank und Ihnen allen ganz schöne Festtage – und immer eine unfallfreie Fahrt, egal mit welchem Fahrzeug.

President (Candinas Martin, emprim vicepresidente): (*discurra sursilvan*) Il pled per sia minoritad ed er gist per la fracziun dals Verds ha dunna Pasquier.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Permettez-moi de commencer par présenter ma minorité, puis de donner l'avis de notre groupe sur le bloc 1.

Tout d'abord, concernant ma minorité à l'article 6, le principe fondamental de cette loi est de parvenir à obtenir des réseaux de voies cyclables interconnectées et continues afin de favoriser les déplacements à vélo en les rendant plus attractifs et plus sûrs. La bicyclette est un magnifique mode de transport, bon pour la santé physique et mentale et respectueux du climat. Et aussi tellement efficace!

C'est un moyen de transport qui plaît à la population, qui possède plus de 5 millions de vélos et qui a véritablement plébiscité l'arrêté vélo en 2018. Les trois quarts de la population l'ont soutenu, ainsi que l'ensemble des cantons.

Faire du vélo, cela profite aussi aux autres usagers de la route. Les cyclistes contribuent à réduire l'affluence dans les transports publics et à diminuer le nombre de véhicules motorisés sur les routes. Les cyclistes contribuent aussi à diminuer le bruit, les émissions de carbone et la pollution atmosphérique engendrée par la mobilité.

Cette pratique doit être impérativement développée compte tenu de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre engendrées par notre mobilité. L'usage du vélo, dans toute sa diversité, avec évidemment les vélos classiques, les vélos électriques et les vélos-cargos, doit être encouragé dans l'intérêt de toutes et tous, cyclistes ou non.

Mais faire du vélo, c'est aussi bien souvent prendre des risques, c'est s'engager sans protection sur des axes saturés, c'est côtoyer des usagers nerveux, c'est faire face à des véhicules toujours plus grands et toujours plus puissants. Et c'est encore souvent devoir emprunter des infrastructures peu adaptées. Ainsi, mardi matin, en me rendant à la séance de notre conseil, le cycliste qui était juste devant moi sur le Kornhausbrücke a glissé sur les rails du tram et a fini son parcours en ambulance.

L'article 6 définit les principes en matière de planification, soit les exigences que doivent respecter les autorités dans le cadre de la planification des réseaux de voies cyclables. Outre le fait que les voies doivent être interconnectées et continues, il demande un tracé direct, un réseau dense et homogène et des voies séparées du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsque c'est faisable et opportun.



A ces exigences, une minorité que je représente vous demande d'ajouter un principe qui est celui de la co-existence de voies principales et de voies secondaires pour les réseaux de voies cyclables destinées aux déplacements quotidiens. Il est essentiel de développer des voies rapides, notamment sur les grands axes, afin de favoriser le transfert modal vers le vélo pour les trajets quotidiens, pour les pendulaires qui se rendent au travail ou à l'école, ainsi que pour les déplacements liés aux achats. La pratique montre que ces voies rapides connaissent très vite un important succès. Mais il est aussi important de conserver des itinéraires alternatifs, secondaires, afin de permettre la diversité des usages.

Il faut encore préciser que nombre de villes et de cantons connaissent déjà cette hiérarchie des tracés et que l'application Suisse Mobile distingue les voies prioritaires et secondaires dans ses recommandations d'itinéraires. Je vous invite à soutenir cette minorité.

Par rapport aux deux autres minorités de ce bloc, le groupe des Verts refusera les minorités Umbricht Pieren. La première vise à affaiblir systématiquement, puisqu'elle s'attaque à quatre articles, les infrastructures destinées à encourager et à sécuriser les déplacements à vélo. La seconde minorité vise à supprimer, à l'article 15, les alinéas relatifs à la mission d'information du public de la Confédération. Est visée d'une part la communication auprès du public sur les réseaux et les atouts de l'usage quotidien du vélo, mais il s'agit aussi de supprimer la collecte de statistiques sur l'utilisation du vélo, les accidents et d'autres connaissances fondamentales pour appuyer la recherche et les autorités dans le développement des infrastructures. Finalement, elle vise à renoncer à la collecte de données géoréférencées qui permettent à tous les utilisateurs d'être informés sur les infrastructures, les déviations et autres informations importantes. Bref, elle vise à supprimer tout ce qui peut donner envie de faire du vélo, tout ce qui peut faciliter la conversion au vélo.

La minorité juge toutes ces avancées superflues, c'est pourquoi je vous invite à refuser sa proposition.

Aebischer Matthias (S, BE): Für den Block 1 kann ich es aus Sicht der SP-Fraktion relativ kurz machen: Wie schon beim Eintreten erwähnt, sind wir gegen eine Verwässerung des Gesetzes.

Mit ihrem Minderheitsantrag bei Artikel 2 will Nationalrätin Umbricht Pieren das Wort "durchgehend" streichen; Velowegnetze sollen also nicht durchgehend sein. Stellen Sie sich eine solche Formulierung im Strassenverkehrsgesetz vor: Strassen ja, aber nicht unbedingt durchgehend. Aus Gründen der Logik lehnen wir diese Minderheit ab. Geben Sie es doch zu, Frau Nationalrätin Umbricht Pieren: Sie wollen das Gesetz gar nicht. Sehr speziell daran ist, dass Sie das Eintreten nicht bestreiten. Bei Ihrem ersten Votum sagen Sie dann aber, es sei egal, was hier in diesem Saal diskutiert werde, am Schluss würden Sie das Gesetz sowieso ablehnen. Das ist, es tut mir leid, einfach keine seriöse Politik.

Auch der Minderheitsantrag in Artikel 15 soll das Gesetz abschwächen. Die Information der Öffentlichkeit über den Sinn und Zweck von Velowegnetzen soll gemäss diesem Minderheitsantrag nicht stattfinden. In Zeiten, in denen z. B. die Stadt Paris allen Handwerkerfirmen, die vom Lieferwagen aufs Lastenvelo umsteigen, 2500 Euro in die Hand drückt, will man in der Schweiz die Leute also nicht einmal darüber informieren, dass es nun sichere Velowegnetze gibt. Diese sind

AB 2021 N 2674 / BO 2021 N 2674

notabene nicht nur sicherer für die Velofahrerinnen und Velofahrer, sondern auch für alle anderen im Strassenverkehr: für Fussgängerinnen und Fussgänger, Autofahrerinnen und Autofahrer, Lastwagenfahrerinnen und -fahrer.

Den Minderheitsantrag Pasquier unterstützen wir. In Artikel 6 will sie in einem neuen Buchstaben bbis das Velowegnetz des Alltagsverkehrs in Haupt- und Nebenrouten aufgliedern. Das ist sinnvoll, denn die Hierarchisierung von Netzen existiert in der Verkehrsplanung ja bereits. Mit ihr wird nämlich festgelegt, welche Bedeutung die Routen für die verschiedenen Nutzergruppen haben. Für den Freizeitveloverkehr gibt es dies auch schon, und zwar im Rahmen der Routen von Veloland Schweiz.

Die Hierarchisierung hat zudem Auswirkungen auf den Ausbaustandard und ebenso auf die Finanzierung von Wegen. Hier im Kanton Bern etwa ist im Strassengesetz und im entsprechenden Sachplan festgelegt, welche Veloverkehrsrouten von kantonaler Bedeutung sind.

Wir werden die Minderheit Pasquier deshalb unterstützen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Herr Aebischer, finden Sie es eine seriöse Politik, wenn Sie hier eine gesetzliche Grundlage schaffen, von der Sie dann als Präsident von Pro Velo Schweiz wieder indirekt profitieren, indem Geld reinkommt?

Aebischer Matthias (S, BE): Ich liebe solche Fragen von Ihrer Partei, Kollege Giezendanner, das muss ich Ihnen sagen. Wir haben auch Kolleginnen und Kollegen, die Präsidien von grossen, sehr grossen Verbänden



bestreiten, die dann hier vorne sprechen. Ich habe meine Interessenbindung deklariert, ich bin Präsident von Pro Velo Schweiz. Ich erhalte für dieses Amt 800 Franken im Monat – damit ein Kollege oder eine Kollegin von Ihnen das nicht auch noch erfragen muss. Schauen Sie einmal in Ihren Reihen, wie die Präsidien bezahlt sind. Aber danke für diese Frage.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Ein Veloboom folgt dem nächsten. Mountainbikes und Rennvelos sind beliebte Sportgeräte. Die Verbreitung der E-Bikes hat immer mehr Leute dazu gebracht, von vier auf zwei Räder umzusteigen. Die Corona-Krise hatte eine neue Velowelle ausgelöst, sodass die Lieferanten und Velohändler teilweise an den Anschlag gebracht wurden. Höchste Zeit also, dass die Infrastruktur dieser Entwicklung Rechnung trägt!

Genau das stossen wir mit dem neuen Veloweggesetz an. Die grünliberale Fraktion begrüsst die Vorlage des Bundesrates und wird diese auch in den meisten Detailfragen unterstützen. Insbesondere lehnen wir den Konzeptantrag der Minderheit Umbricht Pieren zu einer Reduktion der Qualitäts- und Dichteanforderungen an das Velowegnetz ab. Es ist für Nutzerinnen und Nutzer entscheidend, dass Velowege zusammenhängend, durchgehend, direkt und auch sicher sind. Da der Bund die wenigsten Velowege selber baut, sind diese Anforderungen in der entsprechenden Klarheit als Rahmenbedingungen an Kantone und Gemeinden weiterzugeben, so wie es Ihnen die Mehrheit der KVF-N beantragt.

Die Minderheit Pasquier fordert, dass bei den Velowegnetzen des Alltagsverkehrs Haupt- und Nebenrouten definiert werden. Der Gedanke dahinter ist, dass es sogenannte Schnellrouten geben soll, die – wie es der Name sagt – insbesondere von Velofahrenden genutzt werden, die schnell unterwegs sein wollen. Diese Hauptrouten und die Anforderungen daran werden im Antrag der Minderheit Pasquier nicht näher definiert. Es lohnt sich aber trotzdem, sich dazu ein paar Gedanken zu machen, die unabhängig von diesem Minderheitsantrag Gültigkeit haben.

Ein schnelles Vorankommen mit dem Velo setzt nämlich nicht nur planerische oder bauliche Mindeststandards voraus, sondern auch eine Entflechtung von anderen Verkehrsströmen. Es braucht Vortrittsrechte und Linienführungen, die dem Veloverkehr entgegenkommen. Ein ganz praktisches Beispiel dafür ist das Rechtsabbiegen bei Rotlicht, das, sofern dies entsprechend signalisiert ist, seit diesem Jahr möglich ist. Damit Veloschnellrouten ein Erfolg werden, braucht es sowohl das Veloweggesetz als auch Fördermassnahmen in der Strassenverkehrsordnung und der Signalisation. Ich habe das Thema der Linienführung in der Kommissionsberatung angesprochen. Frau Bundesrätin Sommaruga hat mich auf den Bericht zum Postulat Burkart vertröstet. Dieser Bericht ist nun letzte Woche erschienen. Das Thema der Linienführung des Veloverkehrs und die entsprechenden Anpassungen von Verkehrsregeln und der Signalisation werden darin aber sehr stiefmütterlich behandelt. Zum Thema Verkehrsknoten und Kreuzungen finde ich keine Aussagen.

Ich deponiere hier deshalb nochmals mein Anliegen und bitte insbesondere darum, die Thematik der Kreuzungen besonders zu beachten. Wie kann beispielsweise die Möglichkeit geschaffen werden, dass insbesondere Velohauptrouten gegenüber anderen Strassen vortrittsberechtigt sind? Wie ist es möglich, Velowege ohne ständiges Stop-and-go um Kreisel herumzuführen? Mit diesen Fragen ist die Schweiz nicht alleine, und ein Blick über die Grenzen kann sich lohnen. Dort gibt es nämlich schon weitergehende regulatorische Möglichkeiten als in der Schweiz und auch entsprechende Umsetzungen und Erfahrungen.

Kurz noch zum dritten Minderheitsantrag in diesem Block: Die Öffentlichkeitsarbeit leitet sich direkt aus dem vom Volk angenommenen Veloartikel ab. Eine Streichung der entsprechenden Bestimmungen in Artikel 15 würde also dem Volkswillen widersprechen. Bedenkt das bitte, liebe Mitglieder der SVP-Fraktion, wenn ihr den roten Knopf drücken wollt.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Nationalrat Kutter hat bei der Eintretensdebatte schon unterstrichen, dass das Veloweggesetz wichtig ist. Es stellt eine Stärkung der Vielfalt der Mobilität dar. Das Veloweggesetz ist auch notwendig geworden, weil es klare Regeln braucht und weil Verantwortlichkeiten im Sinne der Planung, aber schlussendlich auch auf der Strasse geregelt werden müssen. Gerade der immer dichter werdende Verkehr verlangt präzisere Regeln. Es darf aber kein Nur-Pro-Velo-Gesetz sein. Das ist die vorliegende Vorlage, so wie sie die Kommission beraten hat, nicht. Aus diesem Grund folgt die Mitte-Fraktion in diesem ersten Block überall der Mehrheit.

In Artikel 2, Sie haben es schon gehört, will man "zusammenhängend" im Text belassen. Es stellt sich aber die Frage, ob man "durchgehend" streichen soll. Aus Sicht der Mitte-Fraktion wäre dies falsch. Wege müssen zusammenhängend und durchgehend sein. Wir reden hier schliesslich von einem Netz, und ein Netz ist typischerweise etwas Zusammenhängendes und etwas Durchgehendes. Denkbar wäre aber gewesen, dass wir auch in Artikel 2 die gleiche Lösung getroffen hätten wie in Artikel 6, indem wir hinzugefügt hätten, dass



Velowege "im Grundsatz" durchgehend und zusammenhängend sind. Denn es kann durchaus Probleme in Situationen geben, die sich nicht einfach und mit vernünftigen Kosten lösen lassen. Die Lösung in Artikel 6 ist daher aus meiner Sicht sachgerecht und richtig, und sie lässt den Behörden einen gewissen Spielraum. Der Ständerat kann diese Frage ja dann allenfalls, nach der Zustimmung unseres Rates, noch einmal aufnehmen und sich die Überlegung machen, ob das Hinzufügen von "im Grundsatz" nicht die richtige Variante wäre. In Artikel 6 haben wir einen Minderheitsantrag Pasquier, den wir ebenfalls ablehnen. Er verkompliziert die Dinge. Wir haben im Strassenverkehr Haupt- und Nebenstrassen, das ist richtig. Im Veloweggesetz zwei solche Ebenen einzuführen, wäre kompliziert. Der Mehrwert im Vergleich zu den Kosten und den neuen Aufgaben und Problemen wäre klein. Aus diesem Grund lehnen wir den Minderheitsantrag Pasquier ab. Dann bleibt zum Schluss noch der Minderheitsantrag Umbricht Pieren in Artikel 15 und die Frage, ob der Bund die Kantone und Gemeinden bei der Information über die Bedeutung von Velowegen und über das Grundlagenwissen unterstützen kann. Ja, wir alle leben in Gemeinden und in Kantonen, und wir sind doch froh, wenn der Bund Kompetenzen hat und diese den Gemeinden und Kantonen auch zur Verfügung stellt. Ich vertraue darauf, dass dies durchaus unideologisch geschieht. Sollte es anders sein, ist es unsere Aufgabe, hier auf den Tisch zu klopfen. Aber ich bin schon auch froh, dass wir nicht, wie es Herr Aebischer geschildert hat, dort angelangt sind, wo die Stadt Paris angelangt ist, wo man unterdessen Leuten Geld zahlt, damit sie das

AB 2021 N 2675 / BO 2021 N 2675

Mobilitätsmittel wechseln. Dieser Weg wäre völlig falsch und unangebracht. Aber über diese Frage müssen wir ja heute hier und jetzt glücklicherweise nicht entscheiden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, sämtliche Minderheitsanträge in diesem ersten Block abzulehnen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Fluri Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion lehnt den Minderheitsantrag Pasquier einstimmig und die Minderheitsanträge Umbricht Pieren grossmehrheitlich ab.

Wir sind der Auffassung, dass der Begriff der durchgehenden Verkehrswege der richtige ist für das Velowegnetz. Ein Velowegnetz, das unterbrochen und nicht durchgehend ist, ist eigentlich auch kein Netz mehr. Aus dieser Definition heraus ergibt sich unsere Unterstützung der Mehrheit.

Eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenrouten ist für uns insbesondere auf lokaler Ebene nicht umsetzbar. Wenn wir uns vorstellen, dass in Städten, wo der Raum ohnehin begrenzt ist, noch eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenrouten vorgenommen werden soll, die sich ja dann auch baulich ausdrücken müsste – wir nehmen an, dass eine Hauptroute in der Vorstellung der Minderheit entsprechend breiter auszugestalten wäre –, dann wird sich das als unrealistisch erweisen. Es bliebe höchstens eine planerische Unterscheidung. Eine rein planerische Unterscheidung nützt aber nichts, wenn sie in der Realität nicht auch abgebildet werden kann.

Nun zur Information der Öffentlichkeit: Wir sind der Auffassung, dass diese Information sinnvoll ist. Wir gehen davon aus, dass diese Information adäquat nach dem Subsidiaritätsprinzip erfolgt. Es darf gemäss Botschaft auch keine Imagekampagne betrieben werden, was unseres Erachtens richtig ist; eine Imagekampagne ist keine Informationskampagne. Wir sind diesbezüglich interessiert, dass Kantone und letztlich auch die Gemeinden zentral vom Bund aus informiert werden, wenn es um zentrale Fragen geht. Informationen, die das gesamte Velowegnetz betreffen, sind also sinnvoll. Kantonen und Gemeinden bleibt es dann überlassen, ihre Bevölkerung über lokale und regionale Eigenheiten zu informieren.

In diesem Sinne bitten wir Sie, sich überall der Mehrheit anzuschliessen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Auch der Bundesrat bittet Sie, in diesem ersten Block überall die Mehrheit Ihrer Kommission zu unterstützen und die Minderheiten abzulehnen.

Es geht im ersten Teil dieses Blocks darum, ob wir das gegenüber den Initiantinnen und Initianten der Velo-Initiative eingegangene Versprechen einhalten. Ich wiederhole es noch einmal: Die Initianten haben sich darauf verlassen und die Initiative in der Folge zurückgezogen. Das heisst, wir müssen griffige Planungsgrundsätze festlegen und dürfen diese den Initianten jetzt nicht noch absprechen.

Ich möchte klar und deutlich betonen: Wir sprechen über Planungsgrundsätze für Velowege. Von diesen Grundsätzen kann abgewichen werden, wenn ihre Erfüllung nicht verhältnismässig ist. Es geht also darum, nach welchen Vorgaben geplant wird. Was dann am Ende gebaut und realisiert wird, entscheiden die Kantone. Ich glaube, es ist wichtig, dass Sie sich das bei dieser Grundsatzgesetzgebung, die wir vor uns haben, immer wieder vor Augen führen.

Gewisse Stimmen sagen, die von der Minderheit beantragte Abschwächung widerspreche dem Kern dieses



Gesetzes. In Artikel 2 wird ja im Grundsatz festgelegt, was unter Velowegnetzen überhaupt zu verstehen ist. Die Durchgängigkeit ist, ganz grundsätzlich, eine zentrale Eigenschaft von Wegnetzen; das gilt nicht nur für Velowegnetze, sondern auch für Strassen- oder Wanderwegnetze. Stellen Sie sich einmal ein Strassen- oder Wanderwegnetz vor, das nicht durchgängig ist – das müssen Sie sich einmal vor Augen führen!

Netzlücken beeinträchtigen nicht nur die Attraktivität, sondern auch die Sicherheit von solchen Wegnetzen, also auch von Velowegnetzen, und zwar in gravierender Art und Weise. Das heisst, wenn wir mit der Förderung des Veloverkehrs Ernst machen wollen, dann müssen wir daran festhalten, dass ein durchgängiges Netz geplant wird.

Die Verankerung dieser Eigenschaft in Artikel 2 macht aber keinerlei Vorgaben zu den Massnahmen, mit denen diese Durchgängigkeit hergestellt wird. Die Massnahmen müssen, wie gesagt, das Prinzip der Verhältnismässigkeit berücksichtigen. Konkret heisst "durchgängig" nicht zwingend, dass per se Infrastrukturmassnahmen getroffen werden müssen; das können auch Signalisationen sein. Artikel 2 legt zudem fest, dass zu den Velowegen alle Infrastrukturen gehören, die für eine Funktionalität nötig sind. Es gehören also bauliche Infrastrukturen dazu, aber auch Markierungen, Signalisationen, die Wegweisung und Veloparkierungsanlagen. Diese Infrastrukturen werden dann in den Artikeln 3 und 4 spezifisch genannt. Mit der Streichung, die die Minderheit in Artikel 2 beantragt, würde die Spezifikation für diese Verlinkung fehlen. Das würde dann auch wegfallen. Ich bitte Sie alleine schon deswegen, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

In Artikel 6 hat Ihre Kommission einen Konzeptentscheid gefällt. Der Bundesrat unterstützt diesen Konzeptentscheid. Artikel 6 beschreibt ja die Planungsgrundsätze. Es wird auch bereits im Titel festgehalten, dass es sich eben um Grundsätze handelt. Von diesen Grundsätzen kann abgewichen werden, wenn die Erfüllung derselben nicht verhältnismässig ist. Damit können die gewünschten Relativierungen und auch die Achtung des Prinzips der Verhältnismässigkeit für den gesamten Artikel 6 eingebaut werden. Folglich kann auf die Relativierungen in den Buchstaben a, b, c und d, die zum Teil der Ständerat beschlossen hat und die zum Teil auch Ihre Kommissionsminderheit will, verzichtet werden.

Zu den Artikeln 9 und 13 sowie zum öffentlichen Interesse bei der Ersatzpflicht und zur Rücksichtnahme bei der Aufgabenerfüllung durch die Bundesstellen: Die Velowege müssen ja gemäss Artikel 5 in behördenverbindlichen Plänen festgelegt werden. In der Regel werden das Richtpläne sein. Mit der Festlegung der Velowege in den Richtplänen ist das öffentliche Interesse bereits ausgewiesen. Die vom Ständerat beschlossenen Ergänzungen in Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d sind deshalb unnötig. Das sieht auch Ihre Kommissionsmehrheit so, die wir unterstützen.

Zur Spezifikation der Ersatzpflicht in Artikel 9 Absatz 2: Hier listet der Bundesrat vier konkrete Gründe auf, die eine Ersatzpflicht nach sich ziehen. Damit schaffen wir Klärung, damit schaffen wir Rechtssicherheit. Wir bitten Sie hier, diese Gründe im Gesetz zu belassen, wie es Ihre Kommissionsmehrheit auch beantragt.

Noch zur Rücksichtnahme der Bundesstellen auf die Velowegnetze gemäss Artikel 13 Absatz 1: Der Bund möchte bei seinen eigenen Anlagen eine Vorbildfunktion wahrnehmen und die Planungsgrundsätze gemäss Artikel 6 bestmöglich umsetzen. Damit können wir auch einen aktiven Beitrag an die Förderung des Veloverkehrs leisten. Ich bitte Sie, hier ebenfalls Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abschliessend noch zum Anhang Ziffer 2: Hier geht es um eine Anpassung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) bzw. um die Definition der Umgrenzung der Nationalstrassen. Im heutigen NSG ist der Strassenkörper bezüglich Flächen für den Fuss- und Veloverkehr nicht näher definiert. Das führt immer wieder zu Unklarheiten, aber auch zu Abgrenzungsschwierigkeiten bei den Zuständigkeiten. Der Bundesrat ist hier der Meinung, mit diesem Zusatz eine Klärung herbeiführen zu können. Das ist insbesondere auch deshalb wichtig, weil der Bund nun zusätzlich 400 Kilometer Kantonsstrassen übernommen hat, die zum Teil auch für den Fuss- und Veloverkehr offenstehen. Das heisst, die Klärung, die Sie hier vornehmen, dient auch dazu, dass wir diese zusätzlichen Möglichkeiten für den Fuss- und vor allem auch für den Veloverkehr nutzen können und dass wir eine entsprechende Planungs- und Rechtssicherheit haben.

In seiner Rolle als Bauherr kann der Bund massgeblich zur Verbesserung der Veloinfrastruktur im Bereich der Nationalstrassen beitragen. Gegenüber den Kantonen und Gemeinden kann er auch eine Vorbildfunktion einnehmen. Genau das wollen wir, und ebendiese Klarheit können Sie mit der Anpassung von Artikel 6 NSG schaffen.

Noch einmal: Ich bitte Sie, bei allen Abstimmungen in diesem ersten Block Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.



Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: All'articolo 2 la maggioranza della commissione conferma l'approccio del Consiglio federale. Il concetto di continuità e di collegamento è essenziale per costruire una vera e propria rete nazionale di ciclovie funzionale ed attrattiva. L'approccio proposto dalla minoranza sminuirebbe il ruolo quadro di questa legge mantello nazionale. Il fine principale della legge è che i cantoni possano sviluppare la propria rete nel quadro delle vie di comunicazione esistenti, in maniera che i percorsi per i ciclisti siano comunicanti e continui, a tutta sicurezza di tutti gli attori della mobilità, non solo dei ciclisti. La visione è nazionale, spingendo al maggior coordinamento possibile.

Di seguito, all'articolo 6 si vanno a precisare i principi pianificatori generali e sussidiari. Una richiesta analoga a quella della minoranza Umbricht Pieren, che propone un concetto che tocca anche gli articoli 6, 9, 13 e l'allegato 2, mirando a ridurre il ruolo guida e la presenza sussidiaria della Confederazione nei vari ambiti previsti, in commissione è stata respinta con 18 voti contro 7.

All'articolo 6 si tocca, come detto, un nodo centrale della legge: i principi di pianificazione. Già il Consiglio degli Stati ha apportato una modifica che chiarisce la posizione sussidiaria della Confederazione: le reti devono avere un tracciato – per quanto possibile – diretto; esprimersi in termini assoluti sarebbe eccessivo e costrittivo. La maggioranza della commissione ha ripreso la volontà del Consiglio degli Stati. Per rafforzare e rendere unitario il concetto generale dell'articolo si propone di modificare la frase introduttiva statuendo per tutti i capoversi la regola "in linea di principio".

Non si tratta di snaturare l'approccio, ma di fare di questa legge una legge quadro sussidiaria che impone principi e non regole assolute. La nuova formulazione della maggioranza corrisponde di fondo alla versione del Consiglio degli Stati. In linea di principio le vie ciclabili devono soprattutto essere pianificate, affinché siano comunicanti e continue, evitino conflitti con le altre reti, siano sufficientemente dense, con standard omogenei, dirette e sicure e, laddove possibile e opportuno, separate dalle vie per il traffico motorizzato e pedonale.

La minoranza Pasquier propone una nuova lettera bbis che lederebbe l'approccio sussidiario introducendo esplicitamente differenti tipi di itinerario. La maggioranza respinge questa richiesta, rinunciando così ad introdurre ulteriori gerarchie di rete; in commissione una proposta analoga è stata respinta con 14 voti contro 9 e 2 astensioni. I cantoni non lo desiderano esplicitamente. Si tratterebbe di un'ingerenza troppo grande nelle loro competenze di pianificazione e genererebbe anche ulteriori costi per la mano pubblica.

All'articolo 9 la maggioranza della commissione riprende la versione del Consiglio federale; in commissione i voti favorevoli a questa soluzione sono stati 17 contro 8. La modifica proposta dal Consiglio degli Stati è ridondante e inutile. L'interesse pubblico è già stabilito nel quadro dei piani direttori cantonali, democraticamente legittimati.

Infine, all'articolo 15 troviamo una minoranza Umbricht Pieren che propone di stralciare l'intero articolo, ritenuto eccessivo e inutile. Una tale richiesta in commissione è stata respinta con 18 voti contro 7. L'articolo si rifà direttamente a quanto statuito nell'articolo 88 modificato della Costituzione. Intesa è una comunicazione fattuale sulla materia, sull'importanza e sul significato delle vie ciclabili, sulle fondamenta operative e realizzative per il settore. L'interpretazione è restrittiva, non si tratta di campagne ideologiche, e in sede commissionale vi sono state anche delle riassicurazioni da parte della rappresentanza del Consiglio federale e dell'amministrazione.

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: Je passe rapidement en revue les trois propositions de minorité du bloc 1.

La minorité Umbricht Pieren, composée de sept personnes, souhaite biffer le mot "continu" dans l'expression "voies cyclables interconnectées et continues". La commission vous invite à refuser cette proposition, car la notion de continuité est très importante. C'est ce qui rend la circulation plus fluide et incite les gens à faire un trajet peut-être plus long sur une piste cyclable; c'est ce qui incite les gens à emprunter plus souvent leur vélo, et il est donc très important que, lorsque c'est possible, les pistes cyclables soient connectées et continues.

La minorité Pasquier souhaite introduire une nouvelle notion en créant des voies cyclables principales et secondaires. Cette dualité nous semble tout à fait prématurée. Il est inutile de le mentionner dans la loi, car cela rendrait la réalisation des pistes cyclables beaucoup plus compliquée; mais cela n'empêche pas de le réaliser lorsque l'espace et les fonds nécessaires sont disponibles. L'un n'empêche donc pas l'autre. Pour nous, la priorité de cette loi doit cependant être la création d'un réseau global pour les cyclistes dans notre pays.

Encore un petit commentaire au sujet de l'article 6: la majorité de la commission vous propose d'ajouter "en principe" dans la phrase introductive.

Enfin, la minorité Umbricht Pieren, à nouveau composée de sept personnes, souhaite tout simplement biffer deux alinéas de l'article 15 concernant l'information du public par la Confédération. Nous pensons qu'il est très important que la Confédération communique, parce que, comme vous le savez, les planifications territoriales



sont très souvent cantonales et communales et il est très important que les cantons et les communes puissent prendre en compte la planification fédérale dans leurs propres planifications. Or, cela n'est pas possible si la Confédération ne communique pas suffisamment.

Je vous invite donc à suivre la majorité de votre commission et à refuser ces trois propositions de minorité.

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Velowegnetze sind zusammenhängende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer.

Art. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées destinées aux cyclistes.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für Artikel 6 Buchstaben a, b und d, Artikel 9 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a und Anhang Ziffer 2.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24392)

Für den Antrag der Mehrheit ... 128 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 3–5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Mehrheit

... Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass:

...

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

c. die Velowege sicher sind und ...

AB 2021 N 2677 / BO 2021 N 2677

d. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

...

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Bst. a

a. die Velowege zusammenhängend sind und insbesondere ...

Bst. b

b. die Netze eine angemessene Dichte aufweisen;

Bst. d

Streichen



Antrag der Minderheit

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Bst. bbis

bbis. für die Velowegnetze des Alltagsverkehrs Haupt- und Nebenrouten definiert werden;

Art. 6

Proposition de la majorité

... des réseaux de voies cyclables veillent en principe:

...

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

c. ... les réseaux disposent de voies cyclables sûres et séparent le trafic cycliste

d. Adhérer au projet du Conseil fédéral

...

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Let. a

a. ... les voies cyclables soient interconnectées et desservent notamment ...

Let. b

b. ... les réseaux soient suffisamment denses;

Let. d

Biffer

Proposition de la minorité

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Let. bbis

bbis. à ce que des voies principales et des voies secondaires soient définies pour les réseaux de voies cyclables destinées aux déplacements quotidiens;

Bst. a, b, d – Let. a, b, d

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Umbricht Pieren wurde bei Artikel 2 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Bst. bbis – Let. bbis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24393)

Für den Antrag der Minderheit ... 82 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 7, 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Abs. 2

Streichen

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Al. 2

Biffer

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Umbricht Pieren wurde bei Artikel 2 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 11, 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Mehrheit

Abs. 1 Einleitung, Bst. a-c, Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1 Bst. d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Abs. 1 Bst. a

a. ... Anlagen entsprechend planen und erstellen;

Art. 13

Proposition de la majorité

Al. 1 introduction, let. a-c, al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1 let. d

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Al. 1 let. a

a. ... des ouvrages et des installations en conséquence;

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Umbricht Pieren wurde bei Artikel 2 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2021 N 2678 / BO 2021 N 2678

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Abs. 1, 2

Streichen

Art. 15

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Al. 1, 2

Biffer

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für Anhang Ziffer 1.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24394)

Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 57 Stimmen

(1 Enthaltung)

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Art. 11a Abs. 1, 2

Streichen

Ch. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Art. 11a al. 1, 2

Biffer

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Umbricht Pieren wurde bei Artikel 15 des Veloweggesetzes abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Unverändert

Ch. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)

Inchangé

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Umbricht Pieren wurde bei Artikel 2 des Veloweggesetzes abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr

La séance est levée à 13 h 00

AB 2021 N 2679 / BO 2021 N 2679