



21.046

Veloweggesetz

Loi fédérale sur les voies cyclables

Fortsetzung – Suite

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)

Bundesgesetz über Velowege Loi fédérale sur les voies cyclables

Block 2 – Bloc 2

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich habe zwei Minderheiten in Block 2, eine zu Artikel 10 Absatz 1 und eine zu Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b. In beiden Fällen geht es um etwas Ähnliches: Sollen gewisse ideologisch geprägte Organisationen Grundlagen für Veloprojekte erarbeiten dürfen? Sollen gewisse ideologisch geprägte Organisationen als Planer bei diesen Projekten dabei sein? Ich gebe Ihnen gerne ein Beispiel. Stellen Sie sich einmal vor, der Automobilclub der Schweiz würde mit der Planung der A1 oder der A9 beauftragt – das wäre sachfremd. Der Automobilclub der Schweiz vertritt politische Interessen. Genau gleich verhält es sich mit Organisationen, die im Bereich Velo tätig sind. Das heisst nicht, dass man sie nicht mehr nach ihrer Meinung fragen könnte. Das darf man auch beim ACS oder beim TCS machen. Es kann aber nicht sein, dass diese Organisationen planen; sie haben einen ideologischen Auftrag und nicht einen fachplanerischen. Dem gilt es hier Rechnung zu tragen.

Daher bitte ich Sie, in Artikel 10 "die Planung" zu streichen und auch Artikel 16 Buchstabe b – "Bereitstellung von Grundlagen für Kantone, Gemeinden und Dritte" – zu streichen. Denn "Bereitstellung von Grundlagen" heisst "Planung", und Planung zu machen, heisst konkret, diese Punkte im Detail einzubringen. Wir müssen konsequent sein. Wenn wir die Streichungen nicht vornehmen, müssen wir im Strassenverkehrsgesetz dem ACS, dem TCS und all diesen Organisationen die gleichen Rechte gewähren.

Ich habe angekündigt, dass ich gleichzeitig auch gerade für die Fraktion spreche. Ich erlaube mir eigentlich nur noch einen Hinweis: Zu Artikel 18 gibt es eine Minderheit Pasquier. Diese will auf die ursprüngliche Fassung des Bundesrates zurückkommen und im vorliegenden Gesetz ein Verbandsbeschwerderecht verankern. Das Verbandsbeschwerderecht ist wahrscheinlich etwas vom Ineffizientesten, das wir in der Schweiz haben. Es hindert uns an der Umsetzung der Klimastrategie, weil wir an allen Ecken und Enden Einsprachen haben. Es hindert uns an der Zulassung neuer Pflanzenschutzmittel. Zudem würde es hier zu einer ideologischen Debatte führen. Das Verbandsbeschwerderecht hat sich nicht bewährt. Statt es aufzuweichen, entwerfen wir ein neues Gesetz, in welches wir das Verbandsbeschwerderecht wieder integrieren. Es wäre ein schlechtes Zeichen, ein falsches Zeichen, und es würde auch nicht für bessere Velowege sorgen, sondern allerhöchstens für eine Verpolitisierung dieser Frage, wie es in den anderen von mir erwähnten Bereichen der Fall gewesen ist.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Minderheit Pasquier bei Artikel 18 abzulehnen.

Ja, Herr Aebischer, ich bin bereit, Ihnen eine Frage zu beantworten.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Wunderbar, dann dürfen Sie fragen, Herr Aebischer.

Aebischer Matthias (S, BE): Ich nehme an, Sie haben gut gespiessen. Sie sind aber jetzt schon ein bisschen übers Ziel hinausgeschossen. Sie haben ja einen Vergleich gemacht und gesagt, es sei, wie wenn der ACS beauftragt würde, die A1 zu planen. Wissen Sie, Kollege Bregy, dass die Fachorganisationen bereits heute von Städten mit einbezogen werden und dass das Gesetz in der Form, die Sie jetzt wollen, ein Rückschritt wäre? Wissen Sie das?





Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Herr Kollege Aebischer, das mit dem Speisen war so eine Sache, dafür hat es leider nicht gereicht.

Was diese Fachorganisationen betrifft: Sie sprechen von "beiziehen". Gegen ein Beiziehen ist auch nichts zu sagen. Wir wollen nur das Wort "Planung" streichen. Wenn man bei einer Neuerstellung einer Strasse den ACS oder den TCS beizieht, genau gleich wie Pro Velo bei Velowegen, ist dagegen nichts einzuwenden. Aber ihnen die Planung übertragen, das geht zu weit. Denn genau damit schafft man im planerischen Bereich eine ideologische Grundlage, die gefährlich ist.

Fluri Kurt (RL, SO): Herr Kollege Bregy, Sie kennen doch sicher Schweiz Mobil. Ist Ihnen bewusst, dass die Organisation Schweiz Mobil, die unter anderem von allen Kantonen, von der BPUK, vom TCS, vom SAC getragen wird, einen Zusammenarbeitsvertrag mit dem ASTRA hat und im Auftrag des ASTRA Velowegkarten usw. erarbeitet? Ist Ihnen das klar?

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Das Erarbeiten von Velowegkarten ist nicht dasselbe wie die Planung und Erstellung eines Velowegs. Das ist ein ganz anderer Punkt. Ich bin froh, dass Sie nicht das Beispiel der Wanderwege gebracht haben. Das wäre genauso falsch. Bei den Wanderwegen haben wir eben einzelne Wege. Hier sind wir in einem gemischten Verkehrskonzept mit verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Da wäre es gefährlich, eine einzelne, ideologisch geprägte Organisation mit der Planung zu betrauen und ihr nicht nur Mitsprache zu gewähren.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Je vais à nouveau commencer par vous présenter ma minorité à l'article 18, puis défendre la position de notre groupe par rapport aux trois autres minorités.

A l'article 18, la majorité de la commission soutient, contre l'avis du Conseil fédéral, la décision du Conseil des Etats de supprimer le droit de recours pour les organisations spécialisées actives sur les questions de trafic cycliste au niveau national depuis au moins trois ans.

Une minorité de la commission, que je représente, est au contraire convaincue qu'il est très important de conserver l'instrument du droit de recours. Le message du Conseil fédéral qui accompagne le projet précise que le droit de recours accordé notamment aux organisations spécialisées est un modèle d'aide à l'exécution qui a fait ses preuves.

Au Conseil des Etats, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a rappelé que la collaboration se passe très bien depuis quarante ans dans le domaine des chemins piétons, créant ainsi une marque d'excellence dont les Suissesses et les Suisses sont fiers et dont le tourisme bénéficie. Toutes et tous, ici, nous apprécions la qualité des chemins pédestres et de randonnée.

AB 2021 N 2680 / BO 2021 N 2680

L'instrument du droit de recours présente l'avantage de réunir toutes les parties prenantes en cas de désaccord, afin de négocier ensemble les solutions.

C'est donc un instrument supplémentaire pour faire avancer la réalisation des bandes cyclables et pour assurer la qualité des projets. Les statistiques publiées par l'Office fédéral de l'environnement sur le droit de recours utilisé dans le domaine de la protection de l'environnement et du paysage montrent très clairement que, contrairement à ce qui a été affirmé, dans une grande partie des cas, le droit de recours est utilisé à bon escient. Dans seulement 23 pour cent des cas, les recours font l'objet d'un rejet ou d'une non-entrée en matière. Dans 43 pour cent des cas, le recours est admis et, dans le dernier quart des cas, il a donné lieu à des négociations. Ainsi donc, dans deux tiers des cas, le droit de recours a fait avancer la négociation et permis de trouver des solutions. C'est donc exactement l'inverse de ce qui a été affirmé par mon préopinant, alors qu'on peut quand même se rappeler que lui-même nous a fait voter pour la troisième fois sur une question qui concerne cinq pilotes d'hélicoptère en Suisse tandis que là, avec cette loi, on parle quand même de millions de personnes qui font du vélo.

Par rapport à la minorité Bregy portant sur l'article 10 alinéa 1, le fait de laisser la possibilité aux autorités d'associer les organisations spécialisées à la planification de projets est, pour les Verts, l'une des avancées positives de cette loi. Il faut se souvenir que cette loi a été constituée sur le modèle de ce qui fonctionne pour les chemins pédestres. Les cantons ont la possibilité de collaborer avec Suisse Rando, cette collaboration fonctionne et on lui doit la richesse de nos itinéraires de randonnée. La formulation de l'article est potestative, ce qui veut dire que les cantons ont le choix de faire appel ou non à ces organisations spécialisées. Il faut prendre en compte le fait qu'actuellement, contrairement à d'autres domaines comme la route, les disciplines liées à la mobilité douce et les connaissances techniques ne sont pas aussi étendues que dans d'autres domaines.



Les cantons n'ont pas d'équipes de collaborateurs dans leurs services qui ont les connaissances nécessaires dans ce domaine. De même, la formation des ingénieurs, des urbanistes et des géographes est encore très limitée concernant ces thèmes. Dès lors, pour les autorités, c'est un plus de pouvoir bénéficier de l'expertise des organisations spécialisées. Il est donc important de garder dans la loi cette possibilité, que les cantons peuvent ou non utiliser.

Cette possibilité s'inscrit aussi dans une volonté plus participative, chère aux Vertes et aux Verts, d'associer la population ou celles et ceux qui représentent ses intérêts à la planification des infrastructures afin d'assurer qu'elles correspondent bien à leurs attentes. La collaboration avec les associations constitue en soi la vraie valeur ajoutée de ce projet.

La formulation potestative de l'article 10 de la version du Conseil fédéral, selon laquelle les cantons peuvent faire appel à des organisations spécialisées, ne constitue donc pas un transfert des tâches, mais bien la possibilité de consulter les organisations et de leur demander un avis.

Nous vous invitons donc, pour toutes ces raisons, à rejeter cette minorité.

Je serai plus brève sur les deux autres minorités. Au sujet de la minorité Bregy, de manière similaire au domaine automobile ou informatique, l'article 16 alinéa 1 lettre b permet à la Confédération de faire appel, là aussi c'est une formulation potestative, à des organisations spécialisées actives au niveau national pour des tâches touchant à la fourniture de bases décisionnelles pour les cantons et les communes. Les Verts s'interrogent sur la raison qui pousse nos collègues membres de la minorité à ne pas remettre en cause une telle délégation des tâches dans le domaine automobile, mais à le faire quand cela concerne les cyclistes.

A nos yeux, les organisations spécialisées dans le domaine ne sont pas moins idéologiques que celles qui défendent les automobilistes. Nous vous invitons donc à refuser cette minorité.

Finalement, nous soutenons la minorité Trede qui vise à ce que les délais prévus pour la mise en oeuvre des plans des réseaux cyclables soient réduits. L'urgence climatique, c'est maintenant. L'initiative vélo a été déposée en 2016. On ne peut pas attendre 2044 pour avoir enfin des réseaux sûrs, attractifs et continus pour nous déplacer, toujours plus nombreuses et nombreux, à vélo.

Le groupe des Verts refusera les deux minorités Bregy qui affaiblissent le projet et il soutiendra les minorités Pasquier et Trede, qui renforcent et accélèrent la réalisation nécessaire et urgente d'itinéraires et de voies cyclables sécurisés, continus et attractifs.

Je vous remercie pour votre soutien et je vous rappelle, au moment de conclure, que trois quarts de la population ont accepté l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres. La population attend donc maintenant une réponse rapide en lien avec ces enjeux.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Frau Pasquier hat zugleich für ihre Minderheit und für die grüne Fraktion gesprochen – vielen Dank für die Effizienz!

Trede Aline (G, BE): Ich werde mich dieser Effizienz anschliessen und in dem Fall nur zu meiner Minderheit sprechen. Sie betrifft Artikel 19 des Veloweggesetzes.

Ich möchte mit meiner Minderheit, dass wir vorwärtskommen, dass es schneller geht, und das nicht nur, weil ich eine ungeduldige Person bin. Das wurde mir schon oft vorgeworfen, und das stimmt auch, aber die Dringlichkeit ist ganz klar gegeben. Wir haben es heute Morgen bereits gehört: Die neusten Verkehrsszenarien, die gerade vor etwa zwei Wochen publiziert wurden, gehen alle davon aus, dass die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs viel geringer ausfällt, als es die Szenarien vorsahen, die vor ein paar Jahren berechnet wurden. Wir werden dort also eine viel geringere Zunahme haben. Und gerade gestern wurde eine gross angelegte Studie publiziert, die zeigt, dass ein guter Klimaschutz das Portemonnaie, aber auch die Gesundheit wirklich schützt. Es ist also möglich, einen Klimaschutz zu haben, der weniger kostet und die Menschen gesünder macht.

In dieser Studie sind im Mobilitätsbereich ganz klar der Velo- und der Fussverkehr hervorgehoben. Es ist auch festgehalten, dass der grosse Nachteil die zu geringe Sicherheit ist. Das Risiko eines Unfalls hindert Personen eigentlich daran, wirklich das Velo zu nehmen. Genau für diesen Fall können wir mit einer guten Planung, mit einer schnellen Planung eben helfen, dass die Sicherheit verbessert wird.

Wir haben es mehrfach gehört: Das Velo ist das Fortbewegungsmittel der Zukunft. Es ist leise, es ist umweltfreundlich, es ist platzsparend, und es ist gesund. Wenn wir das auch in Bezug auf unsere Gesellschaft anschauen, sind das doch vier sehr, sehr gute Aspekte, die wirklich einen Fortschritt bringen würden. Deshalb möchte ich, dass die Pläne nicht innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes erstellt werden, sondern innert drei Jahren. Und bei Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b möchte ich, dass die Pläne innert zehn Jahren umgesetzt werden, nicht innert zwanzig. Denn wenn wir doch schon wissen, dass die heutigen Verkehrsszenarien



nicht gleich sind wie die, die wir vor zehn Jahren gemacht haben, wer will dann wissen, was in zwanzig Jahren sein wird? Was wir aber wissen, ist, dass das Velo jetzt wirklich gefördert werden muss, dass wir die Sicherheit verbessern und deshalb auch mit der Planung vorwärtskommen müssen. Diese Dringlichkeit ist wirklich gegeben.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen.

Storni Bruno (S, TI): La nuova legge federale sulle vie ciclabili ha quale scopo quanto definito all'articolo 1, cioè di stabilire i principi che cantoni e comuni devono rispettare nella pianificazione, nella realizzazione e nel mantenimento delle reti ciclabili. Per realizzare questo obiettivo ci sembra ovvio che la pianificazione, cioè l'ideazione delle vie ciclabili, richieda competenze specialistiche particolari, e ci sembra più che opportuno che la Confederazione e in particolare i cantoni chiamati dalla legge a pianificare le reti ciclabili e realizzarle, possano far capo ad organizzazioni private specializzate come descritto nell'articolo 10 e nell'articolo 16. In Svizzera il coinvolgimento di organizzazioni private specializzate nella pianificazione di infrastrutture pubbliche è una

AB 2021 N 2681 / BO 2021 N 2681

prassi consolidata. Cito ad esempio la Società svizzera degli ingegneri ed architetti (SIA) che definisce, sviluppa e gestisce praticamente tutte le norme in vigore nell'ingegneria civile, e nel contempo ingegneri ed architetti progettano infrastrutture pubbliche; idem per le norme in vigore nel settore delle infrastrutture e per i processi per la distribuzione di acqua potabile, del gas e delle acque reflue, elaborati e gestiti direttamente dalla Società svizzera delle industrie del gas e dell'acqua (SSIGA) che non è altro che l'associazione delle aziende che implementano e gestiscono queste infrastrutture e servizi nei nostri comuni.

Nello specifico della bicicletta, organizzazioni come Bikeable o Cyclomania oltre alle competenze generali nel contesto delle vie ciclabili, hanno sviluppato e dispongono di strumenti innovativi che rilevano i flussi e le abitudini dei ciclisti sulle nostre strade. Cantoni e comuni hanno tutto l'interesse a pianificare le vie ciclabili facendo capo alle informazioni e ai dati che queste dinamiche organizzazioni raccolgono.

A fronte della richiesta della minoranza Bregy di escludere questa possibilità, sottolineo che secondo la legge i cantoni possono far capo alle organizzazioni citate per la pianificazione. Non si capisce neanche l'altra modifica, quella del Consiglio degli Stati, che all'articolo 18 vuole escludere queste organizzazioni dal diritto di ricorso. Poter far capo a organizzazioni private specializzate nella pianificazione accresce di molto la qualità della pianificazione delle vie ciclabili e di conseguenza evita ricorsi che potrebbero proprio venire da queste organizzazioni che, come detto, hanno grandi competenze. Sia nell'articolo 10 con la minoranza Bregy sia – in misura minore – nell'articolo 18 con la versione del Consiglio degli Stati, queste organizzazioni verrebbero escluse.

Di conseguenza, il gruppo socialista è contrario sia alla minoranza Bregy che chiede di togliere la parola "pianificazione" nell'articolo 10 capoverso 1 come pure alla minoranza Bregy che chiede di stralciare la lettera b dell'articolo 16 capoverso 1.

Per contro, il gruppo socialista sostiene la minoranza Pasquier all'articolo 18, "Legittimazione a ricorrere", che chiede di mantenere lo strumento del diritto di ricorso per le organizzazioni specializzate che il Consiglio degli Stati ha stralciato. I nostri motivi sono analoghi a quelli che ho esposto precedentemente contro la minoranza Bregy.

Concludo con l'invito a sostenere la minoranza Trede che all'articolo 19 capoverso 1 lettera a chiede un termine di tre anni per l'allestimento dei piani invece dei cinque proposti nella legge, e alla lettera b propone dieci anni per l'attuazione dei piani invece dei venti proposti nella legge. Secondo quanto proposto dal Consiglio federale, sommando pianificazione e attuazione si arriva a un quarto di secolo, e questo è decisamente troppo!

Il 23 settembre 2018 il 73 per cento dei votanti ha approvato il controprogetto all'iniziativa per la bici che chiedeva piste ciclabili sicure e di qualità in tutto il paese. Nel frattempo le vendite di biciclette e la domanda di spazi adeguati per ciclisti, pendolari e per il tempo libero hanno continuato a crescere. Non è più il momento per annacquare questa legge che contribuirà anche a ridurre il traffico motorizzato.

Schaffner Barbara (GL, ZH): In diesem Block geht es um die Rolle von privaten Fachorganisationen. Solche Fachorganisationen müssen gesamtschweizerisch tätig sein und seit mindestens drei Jahren im Bereich des Veloverkehrs ideelle – ich wiederhole es noch einmal: ideelle, nicht ideologische, Herr Bregy – Zwecke verfolgen. Diese Definition ist bewusst offen gehalten und soll gemäss expliziten Ausführungen der Bundesrätin auch Organisationen umfassen, die im Verkehrsbereich tätig sind und Berührungspunkte mit dem Velo haben. Es geht also darum, einen Pool von Fachorganisationen und damit von praxiserprobtem Fachwissen anzapfen zu können. Diese sollen im Auftrag der Kantone Planungsaufgaben übernehmen können. Sie können diese



Planung also nicht einfach an sich reissen und die ganze Strasseninfrastruktur auf den Kopf stellen. Mit dem Einbezug solcher Organisationen wird hingegen ein Dialog zwischen den verschiedenen Stakeholdern auf der Strasse schon in der Planungsphase gefördert. Mögliche Konflikte können früh erkannt und es können tragbare Lösungen für alle gesucht werden. Mit Lösungen, die im Dialog mit verschiedenen Fachorganisationen gefunden werden, lässt sich auch die politische Akzeptanz von Verkehrsprojekten erhöhen.

Ich fordere die Unterstützer der Minderheit Bregy dazu auf, sich zu überlegen, was die Alternativen sind. Entweder müssen Bund und Kantone selber Fachleute aufbauen, das heisst den Staatsapparat aufblasen, oder sie dürfen Aufträge nur noch an private Ingenieurunternehmen vergeben, die nicht immer oder nicht für alle Fragen den notwendigen Praxisbezug haben. Was Sie mit der Minderheit Bregy auf jeden Fall machen, ist, ein Misstrauensvotum an die Kantone auszusprechen. Sie trauen diesen nicht zu, geeignete Planer zu beauftragen, und zudem schränken Sie den Handlungsspielraum der Kantone unnötig ein.

Wenn Sie ein Problem darin sehen, dass Fachorganisationen einerseits bei der Planung mitwirken und andererseits einspracheberechtigt sind, dann weise ich Sie nochmals auf die sehr offene Definition der Fachorganisationen hin, die ein breites Spektrum abdeckt. Wenn also die Astag bei der Planung mitgewirkt hat, ist es nicht einsehbar, weshalb dann Pro Velo das Beschwerderecht verweigert werden soll – und umgekehrt natürlich auch nicht. Und wenn Sie dies nicht zu überzeugen vermag, dann bitte ich Sie, wenigstens die Lösung des Ständerates zu wählen. Dieser hat sich für die Mitwirkung der Fachorganisationen und gegen das Beschwerderecht ausgesprochen.

Wir Grünliberalen sprechen uns bei allen Fragen im Zusammenhang mit der Rolle der Fachorganisationen für den Entwurf des Bundesrates und damit für eine möglichst grosse Mitwirkung aus.

Zuletzt noch ein Wort zur Frage der Fristen: Den Grünliberalen ist bewusst, dass die Fristen gemäss Minderheit Trede sehr ambitioniert sind. Wir sind aber auch der Meinung, dass bei den Velowegnetzen vielerorts viel zu lange viel zu wenig gegangen ist. Aus diesem Grund werden wir uns auch hier der Minderheit anschliessen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Die FDP-Fraktion bittet Sie, im Grundsatz den Minderheiten Bregy zu folgen, aber bei Artikel 18, wo es um das Beschwerderecht geht – das ist ganz wichtig –, der Mehrheit.

Wenn wir die Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen und die Frage klären wollen, wer wann wie viel Mitsprache haben soll, dann ist einfach ein Grundsatz sehr wichtig. Dieser Grundsatz lautet, dass die Planung Sache der öffentlichen Bauherren ist. Die Planung kann, wenn sie auch mit öffentlichen Geldern finanziert wird, definitiv nicht an private Fachorganisationen delegiert werden.

Es ist auch nicht zielführend, die Grundlagen und Informationen für die Planungen einseitig orientierten Fachorganisationen zuzuhalten – und da muss ich meiner Vorrednerin klar widersprechen -: Es geht eben darum, bei diesen Verkehrsplanungen eine Gesamtsicht zu wahren. Wir haben vor allem in den Städten und Agglomerationen ein Problem; dort haben wir ein extrem dicht gedrängtes Programm auf der Strasse. Wir haben extrem enge Verhältnisse, was der grosse Unterschied zu anderen europäischen Ländern ist, z. B. Dänemark und Holland, die immer zitiert werden. Deshalb können wir es uns schlicht nicht leisten, dass Partikularinteressen in Bezug auf die Velowege hier jetzt überhaupt und nur einseitig bewirtschaftet werden. Das alleine ist schon ein Grund, warum es eben viel sinnvoller ist, diese Aufgaben privaten Ingenieurbüros zur Expertise weiterzugeben. Es ist so, dass diese die übergeordneten Planungen und die Gesamtplanungen oftmals viel besser abbilden können als Fachorganisationen, die einem einzigen Zweck dienen, dem Zweck, das Velo zu fördern.

Ich als Stadtberner kenne Pro Velo ja gut; das ist eine links-grün gefärbte Kampagnenorganisation. Dort ist sehr wenig Know-how vorhanden, was Verkehrsplanungen angeht. Das ist einfach klar, das ist eine politische Organisation und keine Fachorganisation – das habe ich an der eigenen Haut erleben müssen.

AB 2021 N 2682 / BO 2021 N 2682

Übrigens muss ich den grünen Votantinnen und den linken Votanten widersprechen: Das Velo ist nicht das Verkehrsmittel der Zukunft, es ist schon lange das Verkehrsmittel erster Wahl! Ich persönlich fahre, seit ich Velo fahren kann, regelmässig in dieser Stadt Velo, ich fahre auch hier zum Bundeshaus und hatte noch nie ein Problem, auch vor zwanzig Jahren nicht. Es gibt in der Stadt Bern und in den Agglomerationsgemeinden sämtliche Regulierungen, die es braucht, damit man Planungen sinnvoll ausgestalten kann. Einen Notstand und eine Dringlichkeit gibt es schlicht nicht. Das ist parteipolitisches Geplänkel, dem man keinen Vorschub leisten sollte.

Am wichtigsten scheint mir noch die Frage der Beschwerdelegitimation zu sein. Wenn Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen der links-grünen Seite, bei den Bestimmungen zum Inkrafttreten und bei den Übergangsbestimmungen beschleunigen wollen, dann müssen Sie auch auf das Verbandsbeschwerderecht verzichten. Denn



das Verbandsbeschwerderecht führt nur zu Blockaden, Verzögerungen und juristischen Verfahren. Bei den Wasserkraftprojekten, Frau Sommaruga hat jetzt diese schöne Erfahrung gemacht, haben WWF, Pro Natura und die ganze Clique über Jahrzehnte hinweg Einsprachen gemacht. Wir könnten im Grimselgebiet längst über eine Milliarde Franken investieren. Warum geschieht dies nicht? Weil man das Verbandsbeschwerderecht hat! Wenn Sie bei den Projekten beschleunigen wollen, dürfen Sie eben kein Beschwerderecht vorsehen. Das ist eine Aussage, die Sie vielleicht mitnehmen sollten. Ich muss Ihnen sagen: Persönlich traue ich es Pro Velo nicht zu, dass diese Kreise bei einer Beschwerdelegitimation vernünftig mit diesem Mittel umgehen können. Sie werden es vor allem in den Agglomerationsgebieten – auf dem Land ist es vielleicht etwas weniger problematisch – politisch einsetzen. Das wollen wir eben nicht. Deshalb sind wir klar für den Antrag der Mehrheit, dem Ständerat zu folgen und diese Beschwerdelegitimation zu streichen.

Noch etwas zu Artikel 19: Bitte belassen Sie dort die Fristen bei fünf und bei zwanzig Jahren. Warum?

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich freue mich sehr, dass Sie sich nach drei Wochen noch so viel zu sagen haben. Aber es ist mir ein Rätsel, wie ein halb voller Saal derart laut sein kann. Es ist mir also lieber, wenn ich in einem zu drei Vierteln leeren Saal sitze und all diejenigen, die sich noch so viel zu sagen haben, das draussen in der Wandelhalle oder bei einem Kaffee tun. Hier drinnen spricht im Moment eigentlich nur Herr Wasserfallen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Wenn man über das leiseste Verkehrsmittel spricht, ist im Saal die Tendenz zu einem grossen Lärm offenbar gross. Aber das ist halt so.

Bleiben Sie bei Artikel 19 wirklich bei fünf Jahren Planungshorizont und zwanzig Jahren Umsetzungsfrist. Warum? Wir haben beim RPG 1 bei der Umsetzung gesehen, wie schwierig es ist, all diese Pläne anzupassen. Es geht dann darum, dass alle Gemeinden und Kantone diese Pläne irgendwie entsprechend umsetzen müssen. Das ist das eine. Das andere sind eben diese zehn Jahre. Rechnen Sie mal, vor allem aus der Gemeinde- und der Kantonsoptik: Nur schon die Verkehrsprojekte, die spruchreif sind, so umzusetzen, dass sie diesem Gesetz hier genügen, ist schwierig. Es nützt nichts, das übers Knie zu brechen. Zehn Jahre Zeithorizont von der ersten Idee bis zur Umsetzung, das wird schwierig. Wenn man beim Tempo nicht mithalten kann, sind dann alle enttäuscht, und man hat leere Versprechungen gemacht. Es ist auch nicht nachhaltig, wenn man auf Teufel komm raus, mit dem Messer am Hals auf dieser Zeitachse von drei Jahren Planung und zehn Jahren Umsetzungsfrist halb reife oder unreife Projekte durchziehen will. Bleiben Sie deshalb bei der Frist von fünf Jahren. Wie gesagt, wir haben bei der RPG-1-Revision gesehen, dass sich viele Kantone bis heute schwertun, dort sehr übergeordnete Zielsetzungen zu erreichen.

In der Summe, noch einmal: Wenn Sie beschleunigen wollen, stimmen Sie gegen ein Beschwerderecht, dann geht es auf jeden Fall viel schneller. Die insgesamt 25 Jahre für die Erstellung und Umsetzung der Pläne sind so eigentlich auch gut gewählt. Bezüglich der Bereitstellung von Grundlagen bitten wir Sie wirklich, der Minderheit Bregy zu folgen, damit die Grundlagen unabhängiger und konsequenter erstellt werden. Auch in Bezug auf einen Modalsplit in der Verkehrspolitik können so bessere Lösungen erarbeitet werden, als wenn sie eindimensional ausgestaltet werden.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bitte Sie namens des Bundesrates, in Block 2 bei Artikel 18, wo es um die Beschwerdelegitimation geht, die Minderheit Pasquier und bei allen übrigen Artikeln die Mehrheit Ihrer Kommission zu unterstützen.

Ich gehe jetzt noch spezifisch auf die einzelnen Differenzen ein. Ich spreche zuerst zu Artikel 10 Absatz 1. Dort möchte die Minderheit Bregy, dass die Kantone private Fachorganisationen nicht mehr für die Planung beiziehen können. Wenn ich Herrn Nationalrat Bregy vorhin richtig verstanden habe, dann hat er gesagt, wenn man diese privaten Fachorganisationen beiziehe, dann habe er damit kein Problem. Aber genau das steht im Gesetz! Die Kantone können private Fachorganisationen beiziehen, nicht mehr und nicht weniger. Es ist eine Kann-Formulierung. Es macht eben auch Sinn, dass die Kantone private Fachorganisationen beiziehen können, weil diese zum Teil aus der Praxis Kenntnisse haben und diese einbringen können, wenn sie von den Kantonen danach gefragt werden. Wir verpflichten die Kantone nicht dazu, etwas zu tun.

Wenn man von Fachorganisationen spricht, dann sind das nicht nur Organisationen, die das Velo betreffen. Ich muss Ihnen sagen, da habe ich jetzt etwas gestaunt; man hat sich jetzt auf diese Organisationen förmlich eingeschossen, man nennt sie nicht Fachorganisationen, sondern sagt, sie seien ideologisch. Wir sprechen hier von Strasse Schweiz, vom TCS, von der Litra, von der Astag. Das sind die privaten Fachorganisationen, die die Kantone beiziehen können, wenn es darum geht, nicht nur für die Umsetzung, sondern eben auch für die Planung deren Wissen einzubeziehen.

Herr Nationalrat Wasserfallen, Sie haben gesagt, gerade in den Städten habe man Probleme, weil die Fläche



sehr beschränkt sei. Ja, gerade bei der Planung sind Sie darauf angewiesen, dass Sie diese verschiedenen Fachorganisationen beiziehen können und die Nutzungskonflikte eben gerade mit den verschiedenen Organisationen besprechen können. Das müsste eigentlich ganz in Ihrem Interesse sein.

Niemand spricht hier davon, dass es ausschliesslich die Velofachorganisationen sind. Lesen Sie den Entwurfstext. Es sind vielmehr private Fachorganisationen, die ganz spezifisches Know-how haben. Es geht darum, dass die Kantone diese auch bei der Planung beiziehen können. Das müsste eigentlich im Interesse aller sein. Man will, dass die verschiedenen Fachorganisationen auch bei der Planung beigezogen werden können, damit die Nutzungskonflikte frühzeitig angesprochen werden. Planung heisst eben frühzeitiges Handeln. Es geht hier um Nutzungskonflikte, und diese gibt es vor allem in den Städten.

Wenn Sie sich jetzt ein bisschen auf die Vorlage eingeschossen haben, bitte ich Sie, noch einmal durchzuatmen, noch einmal den Entwurfstext zu lesen und zu schauen, was eigentlich genau darin steht. Sie werden dann merken, dass das ganz im Interesse aller ist, unabhängig davon, ob sie für oder gegen das Velo sind oder ob sie für oder gegen das Auto sind; das ist völlig egal. Bei der Planung sollen die Kantone aber auch das Fachwissen der verschiedenen Verkehrsträgerorganisationen mit deren unterschiedlichen Perspektiven beiziehen können.

Ich bitte Sie, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Bei Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b gibt es ebenfalls eine Minderheit Bregy. Hier geht es um die Bereitstellung von Grundlagen. Auch hier soll das Wissen privater Fachorganisationen beigezogen werden können. Ich sehe einfach das Problem nicht! Die Kantone können das tun, wenn sie wollen. Und warum wollen wir es jetzt ins Gesetz schreiben? Damit die Kantone eine Gesetzesgrundlage haben, um solche Aufträge zu erteilen. Was man beim Fuss- und Wanderweggesetz seit vierzig Jahren macht – die Möglichkeit geben, für

AB 2021 N 2683 / BO 2021 N 2683

die Bereitstellung von Grundlagen Fachorganisationen beizuziehen –, soll jetzt beim Veloweggesetz plötzlich nicht mehr funktionieren. Bis jetzt hat mir noch niemand sagen können, was dann der Unterschied ist. Für die Planung und Dokumentation, für die Erstellung von Grundlagen für Fuss- und Wanderwegnetze kann man seit vierzig Jahren solche Fachorganisationen beiziehen, und beim Veloweggesetz soll das nun plötzlich ein Problem sein. Das müssen Sie wirklich erklären. Bis jetzt habe ich dazu nichts gehört.

Ich komme jetzt noch zu Artikel 18, zur Beschwerdelegitimation. Da ist die Empörung am stärksten spürbar. Da muss ich Ihnen noch einmal sagen: Beim Fuss- und Wanderweggesetz haben wir genau diese Regelung auch. Dort gibt es die Beschwerdelegitimation auch. Ich bin zum Beispiel auch – nicht seit vierzig Jahren, aber seit vielen Jahren – Mitglied bei den Schweizer Wanderwegen. Hat irgendjemand bis jetzt gesagt, Schweizer Wanderwege sei eine ideologische Organisation, die bei den Wanderwegen sowieso immer schon alles verhindert habe, weil sie überall Beschwerden mache? Das habe ich noch nie gehört. Beim Veloweggesetz soll das plötzlich anders sein, weil Sie eine Abneigung oder einen Vorbehalt gegenüber Velofachorganisationen haben. Es ist schon ein bisschen merkwürdig.

Herr Nationalrat Wasserfallen, Sie haben freundlicherweise noch auf die Wasserkraft verwiesen. Es ist Ihnen wie auch mir ein Anliegen, dass wir dort weiterkommen. Ich muss Ihnen einfach sagen: Die Beschwerden bei der Wasserkraft erfolgen zunehmend von privater Seite – einfach damit Sie hier ein bisschen objektiv bleiben und nicht das Gefühl haben, dass jedes Wasserkraftwerk, das nicht gebaut werden kann, wegen der Verbandsbeschwerdemöglichkeiten nicht gebaut werden könne. Sprechen Sie mal mit den Kantonen darüber, wie häufig heute Beschwerden von Privaten kommen. Dass sich jetzt am runden Tisch – ich komme nachher wieder zum Veloweggesetz zurück – die verschiedenen Umweltorganisationen, die Wasserwirtschaft und die Kantone auf Projekte einigen konnten, ist eigentlich ein Beweis dafür, dass sie hier die Zusammenarbeit wirklich pflegen wollen und frühzeitig zusammensitzen, um zu schauen, wo Lösungen möglich sind.

Ich komme zurück zu meiner Aussage von vorhin: Ich habe bis jetzt einfach kein Argument gehört, weshalb das, was beim Fuss- und Wanderweggesetz seit vierzig Jahren funktioniert, beim Veloweggesetz plötzlich des Teufels sein soll. Ich bitte Sie aufgrund der guten Erfahrungen, die man auch mit der Beschwerdelegitimation gemacht hat, hier beim Veloweggesetz auf die gleichen Grundsätze zurückzugreifen und jetzt nicht plötzlich ideologisch zu entscheiden, sondern aufgrund der Tatsachen. Und diese sprechen für die Fassung des Bundesrates bzw. bei Artikel 18 für den Antrag der Minderheit Pasquier.

Ich komme noch zu Artikel 19. Es geht hier um die Fristen für die Umsetzung. Ja, ich verstehe die Ungeduld, ich verstehe sie sehr gut. Man hat ja ursprünglich nur eine Umsetzungsfrist für die Planung vorgesehen, dann haben aber viele verschiedene Kreise gesagt, dass sie mehr Verbindlichkeit auch bei der Umsetzung für diese Infrastruktur haben wollen. Ich verstehe das. Man hat sich jetzt im Gespräch mit den Kantonen auf einen Zeithorizont von zwanzig Jahren einigen können. Ich bitte Sie, das zu berücksichtigen.



Schauen Sie, Sie können schon "zehn Jahre" hineinschreiben, aber wenn Sie einmal selber bei einer Kantons- oder Gemeindeexekutive gearbeitet haben, dann wissen Sie, wie Infrastrukturen funktionieren, nämlich mit einem Planungshorizont, den Sie einfach haben müssen. Gerade in den Städten ist es eine hochkomplexe Angelegenheit. Wenn es Ihnen jetzt ein gutes Gefühl gibt zu sagen, Sie möchten lieber zehn Jahre statt zwanzig Jahre, dann habe ich alles Verständnis dafür. Am Schluss haben aber auch alle gerne realistische Fristen im Gesetz, sonst sind sie danach nur frustriert.

Ich würde aber sagen: Geben Sie den Kantonen und Gemeinden das Signal, dass Sie möchten, dass es schneller geht! Ich glaube auch, dass die Bevölkerung erwartet, dass sie bei der Veloinfrastruktur jetzt wirklich Veränderungen sieht, dass sie auch Resultate einer Umsetzung sieht bei etwas, worüber sie abgestimmt hat. Ich bin eigentlich überzeugt, dass es die beste Gewähr ist, rascher vorwärtszukommen, wenn Sie in den kantonalen, städtischen und kommunalen Exekutiven motivierte Mitglieder haben. Ich bitte Sie aber auch, sich hier mit der Realität auseinanderzusetzen.

Noch einmal: Ich bitte Sie bei all diesen Abstimmungen, die Kommissionsmehrheit zu unterstützen, mit Ausnahme von Artikel 18, wo ich Sie bitte, den Bundesrat respektive die Minderheit Pasquier zu unterstützen.

Schlatter Marionna (G, ZH): Geschätzte Frau Bundesrätin, ich habe eine Nachfrage zur Zusammenarbeit mit den Fachorganisationen. Vielleicht können Sie kurz umreissen, was es konkret bedeuten würde, wenn diese Zusammenarbeit zur Grundlagenerstellung nicht mehr möglich wäre. Besteht in den Kantonen das Know-how, um diese Aufgaben zu übernehmen? Welche finanziellen Folgen hätte das? Verfügen die Kantone überhaupt über die finanziellen Ressourcen, um diese Arbeiten abzudecken?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Besten Dank für diese Frage. Ich möchte vielleicht noch etwas vorausschicken: Hoheitliche Aufgaben können die Kantone nicht abgeben und auch nicht delegieren. Wenn sie hingegen, wie ich es vorhin gesagt habe, bei der Planung frühzeitig die verschiedenen Interessenkonflikte mit den privaten Fachorganisationen besprechen können, dann ist das ein Vorteil. Sie können das natürlich weiterhin tun, auch wenn Sie diese Bestimmung hier streichen. Aber dann dürfen die Organisationen nur noch gratis mit ihnen zusammenarbeiten. Es ist ein bisschen ein Widerspruch, wenn sie auf der einen Seite Know-how einkaufen wollen, auf der anderen Seite aber sagen, dass sie nur das nehmen, was gratis ist. Mit dieser Gesetzesgrundlage – noch einmal, es ist eine Kann-Formulierung – können die Kantone auch Leistungsvereinbarungen machen oder Aufträge erteilen und diese dann natürlich auch entsprechend honorieren.

Die Alternative ist, dass die Kantone das alles selber aufbauen und Personal anstellen müssen. Das macht einfach keinen Sinn. Denn es sind punktuell benötigte Informationen, es ist Know-how, das sie einkaufen können, damit sie nicht Personal einstellen und am Schluss wieder entlassen müssen. Die Grundlage dafür ist, dass sie auch entsprechende Abgeltungen vornehmen können. Sonst müssen die Organisationen gratis mit ihnen arbeiten. Aber dann haben die Kantone auch nicht das entsprechende Know-how. Ich denke, diese Bestimmung ist eigentlich für die Kantone letztlich auch eine Entlastung.

Fluri Kurt (RL, SO): Frau Bundesrätin, ich beziehe mich auf das Verbandsbeschwerderecht. Sie haben dort Wanderwege und Velowege miteinander verglichen. Nun führen aber Wanderwege in der Regel nicht durch besiedeltes Gebiet. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass bei Velowegen, die eben sehr häufig in Agglomerationen und Städten geplant werden, auch andere Verkehrsorganisationen mit in das Verbandsbeschwerderecht einbezogen werden müssten, nicht nur die am Velo interessierten Organisationen?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Danke für diese Frage, Herr Nationalrat Fluri. Wenn Sie im Entwurf schauen, sehen Sie, dass zum Beispiel auch die Gemeinden die Möglichkeit haben, Beschwerden zu machen. Ich denke, gerade die Gemeinden haben ja dann auch die Gesamtsicht. Es ist dann nicht nur die Velosicht. Die Gemeinden können ebenfalls Einsprache erheben. Sie haben dann die Gesamtsicht in dem Sinne, dass sie schauen, ob es ein Projekt ist, das für sie als Gemeinde tragbar und auch wünschbar ist. Da haben Sie eigentlich die Gewähr, dass diese Gesamtsicht auch weiterhin vertreten ist.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben vorhin das Hohelied der Verbandsbeschwerderechte gesungen, auch in Bezug auf die erneuerbaren Energien. Ihnen ist aber schon bewusst, dass man zum Beispiel im Grimselgebiet vor über einem Jahrzehnt flächendeckend Einsprachen gemacht hat? Heute ist mit der Unterzeichnung der Erklärung in Bezug auf die fünfzehn Wasserkraftprojekte ein

AB 2021 N 2684 / BO 2021 N 2684

Mäuschen geboren worden – auf das Verbandsbeschwerderecht hat man nicht verzichtet. Finden Sie das wirk-



lich eine gute Idee, um vorwärtszukommen?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Danke, Herr Nationalrat Wasserfallen, es freut mich, dass Sie heute mit mir über die Wasserkraft sprechen wollen. Sie sollten nachher aber über das Veloweggesetz abstimmen, und zwar am liebsten so, wie das der Bundesrat möchte; dann kommt es nämlich gut. Ich würde einfach sagen: Am runden Tisch ist nicht ein Mäuschen geboren worden. Wir sprechen von 2 Terawattstunden Strom vor allem im Winter für die Speicherwasserkraft. Ich denke, was hier die Umweltorganisationen und die Wasserwirtschaft zusammen mit den Kantonen zustande gebracht haben, ist höchst relevant für die Versorgungssicherheit dieses Landes. Es ist erfreulich, dass man sich da wirklich aufeinander zubewegt hat. Das Projekt, das Sie erwähnt haben, ist auf dieser Liste; es wird also vorwärtsgehen.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: All'articolo 10 la discussione ruota attorno alla definizione e alla concretizzazione del termine "pianificazione" e al coinvolgimento delle organizzazioni private specializzate del settore – più volte quale esempio è stata citata Pro Velo in relazione a queste attività. Consiglio federale, Consiglio degli Stati e la maggioranza della commissione – con risicati 13 voti contro 12 – propongono di dare la possibilità alle organizzazioni private specializzate di collaborare con i cantoni e i comuni anche nella pianificazione delle reti – un termine tutto da definire nel dettaglio, ma non assoluto. Chiaramente queste associazioni svolgono un ruolo centrale nella realizzazione concreta e nella manutenzione delle reti, poiché portano know-how ed esperienza e sono gli utilizzatori quotidiani e diretti. Si tratta, come è stato sottolineato, di una formulazione potestativa.

La minoranza della commissione ritiene che il coinvolgimento di queste organizzazioni nella pianificazione – come ho detto, è un termine che può essere letto fino ad un certo punto in maniera piuttosto estensiva fino a giungere ad opere veramente pratiche ed esecutive – sia fuori luogo perché esse hanno un approccio spesso ideologico e a priori conflittuale con gli altri utenti della strada. Non è contestato il valore aggiunto di queste organizzazioni, ma la competenza pianificatoria dovrebbe, secondo la minoranza, restare un'esclusiva delle istituzioni con procedure che generano legittimità democratica e coinvolgimento di tutti gli attori interessati e quindi anche delle medesime organizzazioni.

Anche all'articolo 16, la commissione è divisa sul ruolo delle organizzazioni private specializzate. Al capoverso 1 lettera b, la minoranza Bregy propone di escludere che queste possano mettere a disposizione strumenti specifici a beneficio di cantoni, comuni e terzi. La maggioranza della commissione – di nuovo con un risultato risicato, con 13 voti contro 12 – ritiene che le associazioni vadano sostenute, quindi finanziate e coinvolte anche nel quadro dello sviluppo di best practices e regole generali.

Si tratta di una formulazione potestativa. Il coinvolgimento è pensato per strumenti specifici utili al miglioramento del settore e non per tutti gli strumenti; non si pensa e non si mira ad una delega totale di competenze da parte dell'amministrazione a queste organizzazioni.

L'articolo 18 regola la legittimazione a ricorrere. La maggioranza della commissione si allinea alla posizione del Consiglio degli Stati proponendo di stralciare la lettera b del capoverso 1; in commissione tale richiesta è passata con 14 voti contro 10. Vorrebbe quindi cancellare il passaggio "le organizzazioni specializzate che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 16 capoverso 3". Gli argomenti sono già stati illustrati nel dibattito agli Stati. Non è un atto di sfiducia verso queste associazioni e i loro membri, ma di fatto questo diritto non è né necessario né opportuno, anzi, è ridondante e inutile. Nel campo delle vie ciclabili sono toccati tantissimi attori privati, ognuno con la facoltà di ricorrere. Il singolo cittadino ha già diritto di ricorso, come anche gli enti pubblici.

Se introduciamo un diritto per le associazioni dei ciclisti, dovremmo fare altrettanto per tutte le altre associazioni che rappresentano altri utenti delle strade; penso al trasporto privato e al traffico pesante quali esempi. Si darebbe quindi, con questo articolo, un privilegio solo ad una tipologia di associazione, quella dei ciclisti, di fatto dei privati già legittimati a ricorrere. Il diritto di ricorso delle associazioni di tutela del paesaggio è qualcosa di differente, non può essere usato come paragone. Ha la sua legittimità e necessità, perché nessuna persona fisica può difendersi da interventi nella natura e nel paesaggio. Se ad esempio si desidera costruire qualcosa in cima ad una montagna, fuori zona, con tutte le complicazioni del caso, non ci sono vicini legittimati a ricorrere; è quindi essenziale che possano intervenire le associazioni di protezione della natura. L'analogia con i percorsi pedonali e i sentieri è quindi errata perché in questi casi sono toccati molti meno interessi privati. Vi è un interesse generale della collettività rappresentato dalle rispettive associazioni.

E infine siamo all'articolo 19, dove la minoranza Trede vorrebbe imporre dei termini temporali più restrittivi per allestire e attuare i piani. La maggioranza sostiene con 14 voti contro 9 la proposta del Consiglio federale: cinque anni per i piani, e la loro attuazione entro vent'anni. Si tratta di un compromesso equilibrato sviluppato



in accord con i cantoni e le città. Forzare la mano è inopportuno e poco rispettoso dell'approccio sussidiario di questa legge quadro. Gli argomenti della minoranza sono validi, non serve scendere a tre rispettivamente dieci anni, poiché la pressione politica generale è già sufficientemente alta.

In conclusione, ricordo che nel voto sul complesso la commissione raccomanda di approvare questa legge con 17 voti contro 7. Quanto sviluppato dalla maggioranza rappresenta un'attuazione pragmatica e coerente del modificato articolo 88 della Costituzione. La Confederazione si pone in maniera sussidiaria, rispettosa dell'autonomia cantonale, ma con il chiaro fine di costruire una rete di ciclovie sicura e attrattiva, che abbia una logica e una dimensione nazionale.

Borloz Frédéric (RL, VD), pour la commission: Avant de passer en revue les articles, permettez-moi un petit préambule. De manière générale, on constate que les vélos sont de plus en plus performants et que la mobilité électrique a donné une dimension nouvelle à l'utilisation du vélo. Il en résulte une utilisation toujours plus importante de la bicyclette dans notre pays, ce qui modifie la mobilité individuelle. Le vélo est une composante de l'avenir de la mobilité individuelle.

Dans ces conditions, et étant donné que de plus en plus de gens se déplacent plus vite et plus loin à vélo, il est apparu de manière assez claire, tant de l'avis du Conseil fédéral que de celui de la commission, que cette loi qui harmonise la législation au niveau suisse était indispensable. Les cyclistes passeront d'un canton à l'autre de plus en plus fréquemment, de plus en plus rapidement. Les changements d'infrastructures, les changements de systèmes de signalisation, les différences entre les pistes cyclables rendront ces trajets toujours plus difficiles.

Une de mes préopinantes a dit tout à l'heure que faire du vélo, c'est prendre des risques. Il est vrai que je sais de quoi je parle si je dis qu'elle a raison, mais cette loi ne va pas supprimer ces risques. Il ne faut pas vendre la loi comme ça. Je crois plutôt qu'il faut la vendre avec l'objectif de faire la promotion du vélo, de mettre en avant l'utilisation du vélo, de faciliter l'utilisation du vélo. Mais elle ne diminuera pas les risques que l'on prend quand on monte sur un vélo. Il m'a fallu deux ans pour me remettre d'un accident de vélo alors même qu'il a eu lieu sur une route interdite à la circulation des véhicules motorisés et qui était précisément destinée à être empruntée par des vélos. Donc voilà: croyons en cette loi et allons de l'avant!

Je vais maintenant rapidement passer en revue les différents articles et les minorités qui vous sont soumis, tout en relevant que beaucoup de comparaisons ont été faites entre d'un côté les randonneurs et les chemins pédestres, et de l'autre les pistes cyclables et les associations de défense des cyclistes. Je pense qu'il faut faire attention à ces comparaisons: les mentalités sont très différentes, les lieux accueillant les installations ou itinéraires sont très différents, tant il est vrai que les milieux urbains sont peu concernés par les

AB 2021 N 2685 / BO 2021 N 2685

randonneurs, etc. Il s'agit de mondes qui sont quand même assez différents, et je vous mets en garde par rapport à ces comparaisons.

Les propositions des deux premières minorités, à savoir les minorités Bregy, ont été refusées avec une voix d'écart. Elles ont fait l'objet de discussions assez vives au sein de la commission, au sujet des prérogatives que l'on souhaite confier ou pas aux associations de défense des cyclistes. Est-ce que, oui ou non, elles doivent fournir des bases décisionnelles et participer à la planification du réseau? Après de vives discussions, la commission vous invite, à une voix près, à ne pas soutenir ces deux minorités.

Ensuite, il y a la proposition de la minorité Pasquier, qui est liée à la question de la qualité pour recourir. Le Conseil des Etats a décidé de restreindre la qualité pour recourir de manière assez forte et avec une majorité très confortable. Or, comme l'a dit M. Fluri il y a quelques jours à cette tribune, quand le Conseil des Etats se prononce à des majorités très claires, on sait comment cela finit, à savoir qu'à la fin on a peu de chances de gagner. La commission, dans tous les cas, vous invite à rejeter la proposition de la minorité Pasquier.

Je me permet un commentaire sur cette question-là. A un moment donné, vous ne pouvez pas prétendre recevoir de l'argent de la Confédération ou des cantons pour contribuer à l'aménagement des pistes cyclables et en même temps avoir le droit de faire recours. C'est l'un, ou l'autre. Donc, soit on supprime la possibilité de donner de l'argent à ces associations, et dans ce cas elles auront le droit de recourir comme elles le veulent, parce qu'elles sont totalement indépendantes, soit elles touchent de l'argent public, auquel cas elles n'ont pas à recourir. Il faut choisir son camp, c'est la raison pour laquelle la commission vous invite à rejeter la proposition de la minorité Pasquier.

La dernière minorité est la minorité Trede à l'article 19 alinéa 1 lettres a et b. Elle vise à raccourcir les délais d'établissement et de mise en oeuvre des plans. Alors, bien sûr, on peut tout faire vite. Je crois que la commission avait aussi envie que ça aille vite, que les projets de pistes cyclables avancent. Maintenant, il y a la



réalité et le financement à trouver.

Nous vous invitons par conséquent à rejeter le raccourcissement des délais proposé par la minorité. La majorité de la commission tient compte du fait que l'on considère que, dans toute la Suisse, ils sont trop courts pour être objectivement réalisables.

Art. 10

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Borloz, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 1

Die Kantone können für die Anlage und die Erhaltung der ...

Art. 10

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Borloz, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 1

... pour assurer l'aménagement et l'entretien ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24395)

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 92 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 16

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bregy, Borloz, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 1 Bst. b

Streichen

Art. 16

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bregy, Borloz, Candinas, Giezendanner, Hurter Thomas, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 1 let. b

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24396)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 88 Stimmen

(2 Enthaltungen)



Art. 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

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

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 18

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

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

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24397)

Für den Antrag der Mehrheit ... 102 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 19

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1 Bst. a

a. ... innert drei Jahren ...

Abs. 1 Bst. b

b. ... innert zehn Jahren ...

Art. 19

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

AB 2021 N 2686 / BO 2021 N 2686

Proposition de la minorité

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

Al. 1 let. a

a. ... dans les trois ans qui suivent ...

Al. 1 let. b

b. ... dans les dix ans qui suivent ...



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.046/24398)

Für den Antrag der Mehrheit ... 103 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 20, 21

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.046/24399)

Für Annahme des Entwurfes ... 135 Stimmen

Dagegen ... 50 Stimmen

(3 Enthaltungen)