

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 225-2017  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2017.RRGR.577

Eingereicht am: 12.09.2017

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)  
Imboden (Bern, Grüne)  
de Meuron (Thun, Grüne)

Weitere Unterschriften: 12

Dringlichkeit verlangt: Nein  
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 154/2018 vom 14. Februar 2018  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**

1. Annahme und gleichzeitige Abschreibung
2. Annahme und gleichzeitige Abschreibung
3. Ablehnung
4. Annahme und gleichzeitige Abschreibung
5. Ablehnung, soweit nicht bereits erfüllt
6. Ablehnung



### **Kantonale Velo-Offensive – mit einem umfassenden Förderprogramm und schnellen Velobahnen**

---

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine kantonale Velo-Offensive zu starten, um die Sicherheit und Attraktivität der Verkehrsverbindungen für Velofahrende zu erhöhen, insbesondere auch im Hinblick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes. Die kantonale Velo-Offensive soll namentlich folgende Elemente umfassen:

1. Dem Unterhalt bestehender Velowege und Radstreifen wird erhöhte Beachtung geschenkt, damit Schlaglöcher, Querkanten und andere Hindernisse auf der Fahrbahn rasch beseitigt werden.
2. Bei Belagserneuerungen, Unterhaltsarbeiten und Sanierungen an bestehenden Kantonsstrassen wird systematisch nach Verbesserungen für den Veloverkehr gesucht; Möglichkeiten zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität werden konsequent umgesetzt.

3. Die Beseitigung festgestellter Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz wird forciert vorangetrieben.
4. Durch bauliche und/oder betriebliche Massnahmen (wie Signalisation) werden Velobahnen für den schnellen (E-)Bike-Verkehr auf geeigneten Pendlerstrecken über Gemeindegrenzen hinweg eingerichtet.
5. Zur Förderung des Veloverkehrs wird die Information über verbesserte Veloverbindungen verstärkt und den Interessen der Velofahrenden auch durch betriebliche Massnahmen (wie Schneeräumung, Verkehrsregelung bei Baustellen) vermehrt Rechnung getragen.
6. Es wird ein umfassendes Veloförderprogramm mit weiteren geeigneten Massnahmen erarbeitet und zügig umgesetzt.

#### Begründung:

Vor bald zehn Jahren hat der Regierungsrat des Kantons Bern in seiner Gesamtmobilitätsstrategie 2008 festgehalten, dass der Veloverkehr (zusammen mit dem Fussverkehr) den drei zentralen Lösungsansätzen für die Verkehrsprobleme «am besten» entspricht: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Der Regierungsrat hat sich in dieser Strategie zur Förderung des Veloverkehrs mittels direkter, attraktiver und sicherer Verbindungen bekannt. Er hat eine gezielte Beseitigung von Schwachstellen und Netzlücken angekündigt. Und er hat als konkretes Ziel formuliert: «Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.»

Knapp zehn Jahre danach ist es an der Zeit, zu beurteilen, ob bzw. wieweit dieses Ziel erreicht ist und die bekundeten Absichten in die Tat umgesetzt worden sind. Unabhängig davon besteht zweifellos Handlungsbedarf und Verbesserungspotenzial. Dies zeigt die von der Stadt Bern lancierte Velo-Offensive, die den Veloanteil am Gesamtverkehr von 11 Prozent (Stand: 2010) bis ins Jahr 2030 auf 20 Prozent erhöhen will. Tägliche Erfahrungen von Velofahrenden auf kantonalen Strassen bestätigen den Handlungsbedarf. Es muss beispielsweise öfters festgestellt werden, dass die für Velos reservierten Verkehrsflächen häufig Schlaglöcher und andere störende Vertiefungen (etwa für Schachtdeckel) aufweisen, was sowohl der Attraktivität als auch der Sicherheit abträglich ist. Ohne Vorwarnung und Sicherung endende Velofahrspuren, ungenügende Schneeräumung und mangelhafte Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Baustellen sind weitere Probleme, die das Velofahren mancherorts unattraktiv und unsicher machen.

Mit dem Sachplan Veloverkehr vom 22. Dezember 2014 besteht im Kanton Bern eine gute planerische Grundlage für die Verbesserung der Velo-Infrastruktur. Mit den Rahmenkrediten des Regierungsrates für den Unterhalt der Kantonsstrassen (aktuell 126,5 Mio. CHF für die Jahre 2016/2017) und dem soeben vom Grossen Rat ungekürzt beschlossenen Investitionsrahmenkredit Strasse 2018-2021 (187,5 Mio. CHF) stehen auch erhebliche finanzielle Mittel bereit. Bei ihrem Einsatz gilt es nun, verstärkt dafür zu sorgen, dass sie dem Velo als dem «am besten» geeigneten Verkehrsmittel optimal zugutekommen.

Dabei ist insbesondere dem Trend zu E-Bikes gebührend Rechnung zu tragen: Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BfS) im Juni 2017 publizierten Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike innerhalb von nur 5 Jahren verdreifacht. Als Folge davon kann sich der Veloverkehr zunehmend schneller und über grössere

Pendlerdistanzen hinweg abwickeln. Um das wachsende Potential der E-Bikes als Alternative zum Autoverkehr bzw. zur Entlastung von öffentlichen Verkehrsmitteln ausschöpfen zu können, sind zusätzliche Anstrengungen zur Schaffung von direkten, sicheren und attraktiven Veloverbindungen nötig.

Um die geforderte kantonale Velo-Offensive durchziehen zu können, ist als erstes ein systematischer und konsequenter Vollzug des vorhandenen Instrumentariums nötig. Dazu sind beispielsweise das Knowhow der Fachstelle Langsamverkehr im kantonalen Tiefbauamt stärker zu nutzen und die «Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen» konsequent zugunsten der Velofahrenden anzuwenden. Damit Mängel auf bestehenden Veloverbindungen rascher erkannt und beseitigt werden können, könnte das Betreiben einer elektronischen Meldeplattform (im Sinne einer Weiterentwicklung des auf einzelne Gemeinden beschränkten Pilotprojekts *velophone*<sup>1)</sup> hilfreich sein.

Um Schwachstellen und Netzlücken, die im Sachplan Veloverkehr ausgewiesen sind, forciert schliessen zu können, muss die Fachstelle Langsamverkehr auch im Kanton Bern (wie in andern Kantonen und Städten) über finanzielle Mittel für entsprechende Planungsaufträge verfügen können. Wann immer Verbesserungen auf Veloverkehrsverbindungen realisiert werden, ist mit geeigneten Mitteln darauf aufmerksam zu machen und generell über die wachsende Attraktivität des Velonetzes in einzelnen Regionen des Kantons zu informieren. Eine Möglichkeit dazu ist die Erarbeitung und Verbreitung von regionalen VELOguides<sup>2)</sup>, wie sie bisher für Biel/Bienne, Lyss und Tavannes und die jeweiligen Umgebungen publiziert worden sind, für weitere Regionen im Kanton Bern.

Weitere Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs sind im Rahmen eines umfassenden Veloförderprogramms zu entwickeln, wie es beispielsweise im Kanton Zürich seit Jahren besteht. Die Erarbeitung und Umsetzung eines solchen Programms ist auch sinnvoll im Hinblick auf den Gegenvorschlag zur eidgenössischen Velo-Initiative, der mögliche Bundesunterstützung für kantonale Veloförderung neu in der Bundesverfassung verankern soll.

### **Antwort des Regierungsrates**

Der Regierungsrat anerkennt die Bedeutung des Veloverkehrs als umweltgerechter Verkehrsträger und verfolgt unverändert dessen Förderung im Sinne der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. Er teilt weitgehend die Anliegen der Motionäre, verweist jedoch auf die bestehenden Instrumente, wie insbesondere die behördenverbindlichen Planungen Sachplan Veloverkehr, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) oder Verkehrsrichtpläne der Gemeinden, die bereits als Grundlagen für die Förderung des Veloverkehrs dienen. Das kantonale Tiefbauamt (TBA) hat das ganze Kantonsstrassennetz anhand der Standards Kantonsstrassen eingehend bezüglich Veloverkehr untersucht und die festgestellten Schwachstellen in die genannten Planungsinstrumente einfliessen lassen. Die nötigen Massnahmen werden nun in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden umgesetzt im Rahmen von

- Strassenbauprojekten gemäss den jeweils genehmigten Strassenplänen;
- Instandhaltungsarbeiten (Belagssanierungen), bei der neuen Markierung;

---

<sup>1</sup> <http://www.velophone.ch/>

<sup>2</sup> [http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet\\_verkehr/langsamverkehr/veloverkehr/veloguides.html](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr/veloverkehr/veloguides.html)

- Vorhaben der Gemeinden, die auf ihren Strassen- und Wegnetzen teilweise Velorouten mit kantonaler Netzfunktion planen und ausführen.

Die Fachstelle Langsamverkehr des TBA wirkt bei den Planungsarbeiten stets eng mit. So werden die geforderten Elemente einer kantonalen Veloinitiative bereits heute grossmehrheitlich angewendet:

1. Um Sicherheitsmängel auf seinen Kantonsstrassen rechtzeitig zu erkennen, wendet das TBA die sogenannte Road Safety Inspection (RSI) des Bundesamts für Strassen ASTRA systematisch an. Die erwähnten Mängel werden erkannt und behoben.
2. Verbesserungen für den Veloverkehr führt das TBA im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten (Belagserneuerungen) bereits systematisch aus.
3. Viele der festgestellten Schwachstellen und Netzlücken machen planungsintensive und kostenrelevante Vorhaben erforderlich. Darunter hat es auch Projekte, die in die Zuständigkeit der Gemeinden oder des ASTRA fallen. Auf den Kantonsstrassen wird die Behebung der Mängel bereits heute so weit vorangetrieben, als die zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen dies zulassen. Genügen einfache Massnahmen (z.B. mit Markierungen oder farblich eingefärbten Flächen), werden sie möglichst rasch umgesetzt. In den meisten Fällen sind jedoch Strassenplanverfahren nötig. Einsprachen und Beschwerden können solche Verfahren verzögern. Deshalb kann das TBA die Massnahmen im Veloverkehrsnetz nicht generell im Sinne der Motion forciert vorantreiben.
4. Es ist Aufgabe der Regionen, in ihren RGSK die regionalen Velonetze planerisch darzustellen. Das TBA wird im Rahmen der Nachführung des Sachplans Veloverkehr eine eingehende Prüfung vornehmen und Prioritäten für die Aktualisierung der RGSK vorschlagen. Ziel ist es, rund um die urbanen Zentren des Kantons Bern die bedeutenden Achsen zu definieren und nötige Massnahmen festzulegen, insbesondere in den Grossräumen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken. Die Schaffung gemeindeübergreifender Veloverbindungen ist demnach eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden und wird schon heute durch den Kanton so weit als möglich unterstützt.
5. Das TBA informiert die Bevölkerung im Rahmen seiner Projekte bereits heute gezielt über Verbesserungen bei Veloverbindungen. In Lyss, Biel/Bienne und im Vallée de Tavannes hat das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen zudem die genannten "VELO-Guides" herausgegeben. Diese Faltkarten informieren über Verbesserungen der Veloverbindungen von Kanton und Gemeinden in der betroffenen Region. Für weitergehende Kommunikationsaktivitäten zum Veloverkehr fehlen heute die notwendigen Rechtsgrundlagen und Ressourcen. Dies gilt auch für die vorgeschlagene gesamtkantonale Einführung einer elektronischen Meldeplattform "velophone". Im Übrigen tragen das Strassenunterhaltungspersonal des TBA (Winterdienst auf Kantonsstrassen) und die Kantonspolizei (Verkehrsregelung bei Baustellen) den Bedürfnissen des Veloverkehrs bereits heute gezielt Rechnung.
6. Für ein kantonales Veloförderprogramm, das über die heutigen, vielfältigen Massnahmen hinausginge, fehlen sowohl eine rechtliche Grundlage als auch zusätzliche Ressourcen. Beides wären zwingende Voraussetzungen für ein umfassendes Veloförderprogramm nach dem Beispiel des Kantons Zürich.

Verteiler

- Grosser Rat