



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 040-2026
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2026.GRPARL.122

Eingereicht am: 04.03.2026

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, GRÜNE) (Sprecher/in)
Lindegger (Roggwil, GRÜNE)
Jordi (Bern, SP)
Schilt (Utzigen, SVP)
Dubler (Bern, GRÜNE)
Weber-Grunder (Aarwangen, Die Mitte)
Rüfenacht (Burgdorf, SP)
Bossard-Jenni (Oberburg, EVP)
Kullmann (Hünibach, EDU)
Jeanneret (St-Imier, FDP)
Lüthi (Moosseedorf, GLP)

Weitere Unterschriften: 15

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 717/2026 vom 24. Juni 2026
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise**
Ziffer 1: Annahme
Ziffer 2: Annahme
Ziffer 3: Ablehnung

Den Velo-Express starten: Mit sicheren und attraktiven Veloverbindungen schneller vorwärtsmachen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. das im Zuge der kantonalen Velo-Offensive-Motionen I und II (225-2017, 162-2020) konkret Erreichte und den verbleibenden Handlungsbedarf zur Förderung des Veloverkehrs aufzuzeigen,
2. die Gründe für das langsame Vorankommen bei der Planung und Umsetzung von besseren Veloverbindungen zu analysieren und Gegensteuer zu geben,
3. dem Grossen Rat konkrete Vorschläge für eine Beschleunigung der Planungsverfahren und Entscheidungsprozesse vorzulegen und Anträge für eine Verstärkung der Veloförderung durch den Kanton und die Gemeinden zu stellen.

Begründung:

Im letzten Herbst hat der Regierungsrat den Sachplan Velowegnetz 2025 genehmigt; seit Anfang 2026 sind die detaillierten Daten im Geoportal des Kantons Bern eingetragen. Damit ist die

Überarbeitung des Sachplans Veloverkehr 2014 abgeschlossen. Und der Kanton kann sich gemäss Medienmitteilung rühmen, die meisten Anforderungen des nationalen Veloweggesetzes bereits erfüllt zu haben. Gemäss dem vom Schweizer Stimmvolk 2018 angenommenen Bundesbeschluss Velo und dem 2023 beschlossenen Veloweggesetz haben die Kantone bis Ende 2027 behördenverbindliche Netzpläne zu beschliessen – was der Regierungsrat getan hat – und bis 2042 durchgehende und sichere Velowegnetze zu realisieren.

In den neuen Sachplan sind, wie im zugehörigen Vortrag zum Entscheid des Regierungsrates festgehalten wurde, auch die Pläne zur Behebung von Schwachstellen und Netzlücken im Velowegnetz eingeflossen – getreu den vom Grossen Rat angenommenen Forderungen der Motion 162-2020 «Kantonale Velo-Offensive II: Mit der Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärts machen». Ein Schwerpunkt im neuen Sachplan ist die Umsetzung der geforderten Velovorrangrouten alias Velobahnen, die als leistungsfähige «Premiumverbindungen» mit hohem Ausbaustandard regional bedeutende Räume und Agglomerationen verbinden sollen. Weiter verankert sind im Sachplan auch Velohauptverbindungen zwischen regional bedeutenden Zentren und Zielen sowie «Ersatzverbindungen» auf Gemeinde- und Privatstrassen, wo Verbesserungen auf Kantonsstrassen nicht ausreichend möglich sind.

So weit so gut geplant. Aber realisiert und signalisiert sind die neuen Velowege damit vielerorts noch lange nicht. Das hat das dafür verantwortliche Tiefbauamt schon während der Erarbeitung des neuen Sachplans in seinem Newsletter TBAupdate im Juni 2023 festgestellt: «Während der Kanton also bei der Planung des Velowegnetzes auf Kurs ist, kann er sich punkto Umsetzung noch nicht auf den Lorbeeren ausruhen.». Der Kanton habe «zwar viele gute Veloprojekte in der Pipeline, aber es harzt oft bei der Realisierung.» Ein Beispiel dafür ist die neue Alltagsveloroute Worblental zwischen Deisswil/Stettlen und Worb, für die seit zehn Jahren Abklärungen und Planungen laufen – und gemäss Geschäftsplanung im Frühjahr 2027 dem Grossen Rat ein Baukredit vorgelegt werden soll.

Zu den vielfältigen Gründen für Verzögerungen zählte der TBA-Newsletter auf: langwierige Genehmigungsverfahren, Einsprachen und Beschwerden, Abhängigkeiten von der Massnahmenplanung für die Agglomerationsprogramme (mit denen Bundesmittel generiert werden können), aufeinanderprallende Interessen von Grundeigentümern, Landwirten, Strassen- und Bahnbetreibenden, Waldbesitzern und Gewässerschutz. Beizufügen wären wohl auch fehlende Budgetmittel, zu knappe personelle Ressourcen im Tiefbauamt und seiner Fachstelle sowie der Fachkräftemangel, der Stellenbesetzungen und Projektbearbeitungen behindert. Und nicht zuletzt aber auch die fehlende Priorität für Veloförderung und insbesondere grenzüberschreitende Velowege in betroffenen Gemeinden.

Seit 2008 propagiert der Regierungsrat in seinen Gesamtmobilitätsstrategien die Steigerung des Anteils des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (Modalsplit). Wie weit der Kanton Bern auf diesem Weg bisher vorangekommen ist, wird die Mikrozensus-Erhebung 2025 des Bundesamts für Statistik zeigen, die allerdings erst ab 2027 ausgewertet sein wird. Schon jetzt ist jedoch absehbar – und in der neuesten Gesamtmobilitätsstrategie auch eingestanden – dass das dank E-Bikes gesteigerte Potenzial des Veloverkehrs bei weitem nicht ausgeschöpft werden kann.

Es braucht deshalb – nach den Velo-Offensiven I und II – einen Velo-Express: eine Beschleunigung beim Ausbau einer sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur. Und möglicherweise auch eine Reaktivierung von Massnahmen, wie sie in der ersten Gesamtmobilitätsstrategie und den sie ergänzenden Berichten zur «Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr» noch vorgesehen waren: ein «umfassendes Veloförderprogramm» (wie es etwa der Kanton Zürich beschlossen hat), eine gesetzliche Grundlage für Informations- und Ausbildungskampagnen, einen Aus-

bau des Zählstellennetzes und eine Vereinfachung für Meldungen von Schwachstellen im Velowegnetz. In Betracht zu ziehen wären aber eine stärkere Priorisierung von Velo-Vorhaben gegenüber anderen Strassenanliegen und flexiblere Finanzierungsmöglichkeiten.

So oder so gilt es nach der erarbeiteten Velowegnetz-Planung jetzt endlich, das Geplante beschleunigt umzusetzen. Dazu ist eine kritische Bilanz des bisher Erreichten zu ziehen und nach Möglichkeiten zu suchen, wie die Realisierung sicherer und attraktiver Veloverbindungen durch den Kanton und die Gemeinden besser als bisher vorangetrieben werden kann. Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse dieser Prüfung Bericht zu erstatten und gegebenenfalls auch Antrag zu stellen für zusätzliche finanzielle und personelle Mittel sowie für allfällige Gesetzesänderungen und insbesondere Verfahrensbeschleunigungen.

Antwort des Regierungsrates

Das Velo nimmt im Kanton Bern eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem ein. Das Velowegnetz des Kantons Bern umfasst heute rund 1 900 Kilometer für den Alltagsverkehr sowie rund 1 800 Kilometer Velowanderrouen für die Freizeit. Es wird laufend weiterentwickelt, ausgebaut und optimiert. Das Velo ist sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel und leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer effizienten, umweltverträglichen und gesundheitsfördernden Mobilität. Vor diesem Hintergrund soll der Veloverkehr weiter gestärkt und sein Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden, um ein leistungsfähiges und nachhaltig ausgerichtetes Gesamtverkehrssystem im gesamten Kantonsgebiet sicherzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, investiert der Kanton Bern je nach Jahr und Projektstand rund 10 bis 15 Millionen Franken in den Ausbau der Veloinfrastruktur. Bei der jährlichen Investitionspriorisierung des Tiefbauamtes werden Vorhaben, die eine Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr beinhalten, hoch gewichtet. Der Regierungsrat teilt deshalb die Aussage nicht, dass heute zu wenig Mittel in den Ausbau der Veloinfrastruktur fliessen.

Die kantonalen Velo-Offensiven I und II haben im Kanton Bern vor allem die planerischen Grundlagen und Prozesse deutlich gestärkt, wie sie in der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern und im Sachplan Velowegnetz festgelegt sind. Letzterer dient heute als zentrales, behördenverbindliches Instrument für die Planung und die Koordination des Velowegnetzes zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden. Gleichzeitig schafft der Sachplan Transparenz über den Handlungsbedarf, indem er Netzlücken, Schwachstellen und Korridore zur Netzüberprüfung ausweist. Inhaltlich wurde das Netz weiterentwickelt, insbesondere durch die Einführung von Velobahnen als oberste Netzhierarchie und die Empfehlungen des Bundes zur Umsetzung des Veloweggesetzes. Der Veloverkehr ist zudem stärker in die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie und regionale Planungen eingebettet und wird mittels Monitorings regelmässig fortgeschrieben. Verbesserungen für den Veloverkehr werden systematisch in Strassenbau- und Unterhaltsprojekte integriert. Alle Korridorstudien zur Prüfung von Velobahnen sind im Gange und werden Ende 2026 abgeschlossen.

Die grössten Herausforderungen liegen weiterhin in der Umsetzung. Für die Umsetzung der Veloinfrastruktur sind der Kanton und die Gemeinden zuständig. Planungen von Veloinfrastrukturen sind oft komplex und zeitintensiv. Die Gründe sind vielfältig. Bei Veloprojekten sind eine Vielzahl von Interessen zu berücksichtigen (Kulturland, Gewässerraum, Naturschutz, Wald, etc.), was die Verfahren entsprechend aufwändig macht. Einsprachen und Beschwerden können die Projekte verzögern. Schliesslich konkurrieren Velomassnahmen mit anderen Infrastrukturmassnahmen wie der Behebung von Unfallschwerpunkten, der Sanierung von Ortsdurchfahrten oder der hindernisfreien Gestaltung von Bushaltestellen. Letztlich sind die Möglichkeiten, um die Planungen zu beschleunigen, begrenzt.

Die Bau- und Verkehrsdirektion wird die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission des Grossen Rats (BaK) über den Stand der Umsetzung kantonalen Veloinfrastruktur, den bisher erreichten Fortschritt sowie die Gründe für die teils langwierigen Planungsverfahren informieren. Dabei wird auch aufgezeigt, ob Optionen für eine Beschleunigung der Prozesse bestehen und wo deren Grenzen liegen. Aus Sicht der Regierung soll die Berichterstattung über den Vollzug nicht an das Plenum sondern an die Fachkommission adressiert werden, wie dies in anderen Aufgabenbereichen (bspw. Hochwasserschutz) bereits entsprechend gehandhabt wird.

Wie einleitend festgehalten, ist die Regierung der Ansicht, dass sich der Kanton heute grundsätzlich hinreichend für den Ausbau und die Finanzierung der Veloinfrastruktur einsetzt. Allfällige Optimierungen der Planungsverfahren und der Veloförderung sollen wie bis anhin im Rahmen der ordentlichen Regierungs- und Verwaltungstätigkeit sowie der bestehenden Planungs- und Budgetprozesse und unter Berücksichtigung der angespannten finanziellen Lage des Kantons erfolgen. Der Regierungsrat beantragt deshalb, Ziffer 3 der Motion abzulehnen.

Verteiler

– Grosser Rat