

**Der Grosse Rat  
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil  
du canton de Berne**

Montag (Nachmittag), 13. Juni 2022 / Lundi après-midi, 13 juin 2022

**Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports**

**71 2022.RRGR.9 Motion 002-2022 Müller (Innerberg, SP)**  
**Umsetzung der fünf Veloverkehr-Planungsstudien der RKBM**  
**Richtlinienmotion**

**71 2022.RRGR.9 Motion 002-2022 Müller (Innerberg, PS)**  
**Application des cinq études de planification de la Conférence régionale de Berne-Mittelland**  
**pour le trafic cycliste**  
**Motion ayant valeur de directive**

**Präsident.** Der Regierungsrat empfiehlt die Ablehnung dieser Richtlinienmotion. Wir führen eine reduzierte Debatte. Der Motionär hat das Wort. Melde dich bitte noch an der Saalanlage an.

**Stefan Bänz Müller, Innerberg (SP), Motionär.** In den Jahren 2019 bis 2021 haben der Kanton, die Region und die Gemeinden in vorbildlicher Art und Weise Planungsstudien für die fünf Alltagsvelorouten erstellt. Aus Sicht der Gemeinden und der Region war klar, dass die effektive Umsetzung anschliessend zügig an die Hand genommen wird. Deshalb war die Überraschung gross, als man erfuhr, dass der Kanton die nächste Phase, in der das Vorprojekt zur Baureife gebracht wird, gegenüber dem Bund nicht A-, sondern B-priorisiert. Das hat zur Folge, dass die Vorprojekte erst in den Jahren 2028 bis 2031 erstellt werden können und ein Spatenstich frühestens im Jahr 2031 realistisch ist. Das ist in knapp 10 Jahren.

Wir sprechen hier aber von Verkehrsmassnahmen, die zum Teil seit 20 Jahren als dringlich erkannt sind. Sie betreffen unter anderem auch Schülerwege. Wir wollen jetzt bloss erreichen, dass die Vorprojekte früher erstellt werden. Nur so sind erste Spatenstiche schon in den Jahren 2024 bis 2027 möglich.

Es bleibt mir keine Zeit, gross auf die Argumente der Regierung zur Ablehnung einzutreten. Ich habe nur zwei Minuten, deshalb nur kurz: Die vierjährige Phase mit Priorität A soll nicht ausreichen, um Vorprojekte zur Baureife zu bringen, weil mit Einsprachen zu rechnen sei und der Bund den Kanton anschliessend pönalisieren werde. Aber auch die Phase mit Priorität B dauert vier Jahre. Auch dann würde die Zeit wegen Einsprachen nicht ausreichen. Ausserdem bestraft oder pönalisiert der Bund eh nicht, wenn juristische Gründe zu einer Verzögerung führen. Wie wir dieses Wochenende gehört haben, ist der Bund im Gegenteil sogar froh, wenn wir mit diesen Projekten zügig vorwärts machen. Wir sprechen hier, und das ist ganz wichtig, lediglich von einer Richtlinienmotion. Es geht darum, der Regierung einen deutlichen Fingerzeig zu geben, dass sie mit diesen Verkehrsmassnahmen jetzt vorwärts machen soll. Ich bin froh um ein deutliches Ja, sodass dieser Fingerzeig eher ein Winken mit dem Zaunpfahl respektive mit einer Verkehrstafel ist.

**Präsident.** *(Kurze Unterbrechung infolge eines technischen Problems. / Courte interruption due à un problème technique.)* Bei uns stimmt etwas nicht. Kannst du dich noch einmal an der Saalanlage anmelden, Stefan?

**Stefan Jordi, Bern (SP), Fraktionssprecher.** «Pro Velo Bern hat die Idee lanciert: Pendler sollen aufs Velo umsteigen und dank Velobahnen rasch und sicher ans Ziel gelangen. Er gehe für die Umsetzung von einem Zeitrahmen von zehn bis zwanzig Jahren aus, sagte Jordi an der Versammlung. «So lange darf das nicht dauern», so die Meinung eines Votanten. Noch dieses Jahr müssten konkrete Projekte eingegeben werden, wolle man für die Realisierung Bundesgelder erhalten. Die Realität sehe leider oft anders aus bei der Umsetzung von Veloprojekten, entgegnete Jordi.» So stand

es in der «Berner Zeitung» vom 21. Februar 2011. Dieser Jordi hatte also nicht ganz unrecht. In der Zwischenzeit ist auf der Nachfrageseite nämlich viel passiert. Das generelle Tempo der Velofahrenden und die Anzahl Arbeitspendelnder haben in den letzten Jahren zugenommen. Die Planung einer solchen Infrastruktur schleicht aber immer noch im Schneckentempo voran.

Die SP-JUSO-Fraktion stimmt diesem Vorstoss einstimmig zu. Es muss endlich vorwärtsgen. Wieso? Sichere und direkte Veloverbindungen, sogenannte Alltagsvelorouten, sind für Distanzen von 5 bis 10 Kilometer attraktiv, einerseits zum Arbeitspendeln, beispielsweise um in den Grossen Rat zu kommen, wenn man etwas weiter weg wohnt, andererseits für den Freizeitveloverkehr. Jetzt wird das Argument angeführt, dass eine Beschleunigung der Planungsverfahren kaum realistisch sei. Es wird auf die zahlreichen wahrscheinlich eintreffenden Einsprachen eingegangen, auf Enteignungen etc. Das ist so. Wenn man traditionell plant, wird es schwierig. Aber eine Beschleunigung kann erreicht werden, indem man von Anfang an alle Betroffenen einbezieht und beispielsweise auch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zusammenzieht. Dann kann es schneller gehen. Der Kanton müsste also in die Offensive gehen, damit diese Projekte baureif werden. (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Das wäre gut. Es gäbe mehr Platz auf den Strassen, fittere Menschen und bessere Luft.

**Anita Herren-Brauen, Rosshäusern (Die Mitte)**, Fraktionssprecherin. Velofahren boomt, auch auf dem Arbeitsweg. Das ist in den Regionen wichtig, aber es ist auch ein wichtiges Thema in der Mitte-Fraktion. Radfahren zu Pendlerzwecken gewinnt an Bedeutung und ist kein neuer Trend. Aber die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel hängt schon stark von der Infrastruktur ab. Hier besteht Handlungsbedarf. Deshalb unterstützt die Fraktion der Mitte diesen Vorstoss, der eine Richtlinienmotion ist, auch als Motion. Wir sehen, dass man vorwärtsmachen und nicht Zeit verlieren sollte.

**Katharina Baumann, Münsingen (EDU)**, Fraktionssprecherin. Dieser Vorstoss soll ein weiterer Anstoss sein, die Situation für den Veloverkehr zu verbessern. Gewisse Strecken bieten sich einfach an, um durch gezielte Velorouten die Strassen und den ÖV zu entlasten und damit umweltbewusst und gesund zu leben. Es liegt auch im Interesse der Autofahrer, die auf das Auto angewiesen sind, dass diejenigen die Strasse entlasten, welche die Möglichkeit haben, auf Velostrecken umzusteigen. Die erwähnten fünf Planungsstudien liegen zur Ausführung bereit, und nicht alles ist zum jetzigen Zeitpunkt unmöglich. Es sollen nicht unfertige oder unvollständige Projekte auf Bundesebene eingereicht werden. Aber man möchte erreichen, dass entsprechende Schritte angegangen werden und die Umsetzung zügig an die Hand genommen wird. Irgendwo muss begonnen werden. Es handelt sich, wie wir gehört haben, um eine Richtlinienmotion. Aber wie man einem Kind einen kleinen Schwung mit auf den Weg gibt, wenn es Velofahren lernt, tut auch diesem Projekt jetzt ein kleiner Schubs gut. Die EDU-Fraktion unterstützt diese Motion einstimmig.

**Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne)**, Fraktionssprecher. Ich möchte diesen Vorstoss in einen grösseren Zusammenhang stellen und zurückblicken, wenn auch nicht ganz so weit, wie Stefan Jordi, sondern auf den März 2018. Wir haben in der vorletzten Legislatur eine Motion für eine kantonale Velo-Offensive (M 225-2017) behandelt. Der Regierungsrat hat Annahme, aber gleichzeitig Abschreibung der Forderung beantragt. Die Forderung lautete, mit den Velobahnen für den schnellen E-Bike-Verkehr auf geeigneten Pendlerstrecken über die Gemeindegrenzen hinweg vorwärts zu machen. Der Grosse Rat hat dieser Forderung zugestimmt und die Abschreibung abgelehnt. Im November 2020 haben wir mit einer Motion für eine Velo-Offensive II (M 162-2020) nachgedoppelt. Sie war breit abgestützt, praktisch von allen Fraktionen. Sie forderte, mit der Planung und Einrichtung von schnellen Vorrangrouten vorwärts zu machen. Auch diese Forderung hat der Grosse Rat mit grosser Mehrheit angenommen.

Jetzt geht es um eine Motion für fünf Velovorrangrouten in der Region Bern-Mittelland. Auch da ist unsere Devise in der Fraktion Grüne, vorwärts zu machen und mindestens eine Realisierung in den Jahren 2024 bis 2027 anzustreben. Dazu braucht es möglicherweise intern in der zuständigen Direktion und im zuständigen Amt auch eine Prioritätensetzung bei den Finanzen und beim Personal, um gewisse Planungsarbeiten voranzutreiben zu können. Die Fraktion Grüne stimmt dieser Motion

deshalb einstimmig und ohne Wenn und Aber zu. Vielleicht noch ein Hinweis: Es gibt ein älteres Projekt, eine Veloroute durch das Worblental. Schon in den Jahren 2018 und 2019 waren die Grundlagen geschaffen. In der Geschäftsplanung lesen wir, dass der Kredit im Grossen Rat im Jahr 2025 bewilligt werden soll. Für uns ist das eindeutig zu langsam. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* Auch hier gilt es, vorwärts zu machen. Danke für die Zustimmung zu dieser Motion.

**Peter Haudenschild, Niederbipp (FDP)**, Fraktionssprecher. Die FDP-Fraktion ist ganz klar auch der Meinung, dass diese Radwege jetzt sehr schnell ausgebaut werden müssen. Wir anerkennen auch die gute Vorgehensweise, mit der die Regionalkonferenz Bern-Mittelland zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton das Projekt anging und die Planungsstudie für die fünf Korridore erarbeitete. Es ist ein hervorragendes Projekt, das wir auch beschleunigen möchten. Wir sind aber der Meinung, wir sollten nicht jede Priorisierung mit einer Motion übersteuern. Wir sollten der Regierung die Planung überlassen, damit es vorwärtsgeht. Aber wir fordern ganz klar von der Regierung, dass diese Projekte angegangen werden und in einem kürzeren Zeitrahmen umgesetzt werden, als sie vorgeschlagen hat. Eine Mehrheit wird die Motion ablehnen.

**Hanspeter Steiner, Boll (EVP)**, Mitmotionär, Fraktionssprecher. Das Velo wurde in den letzten Jahren das Verkehrsmittel schlechthin für die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, in den Lehrbetrieb oder während der Freizeit. Der Veloverkehr hat stark zugenommen. Das Velo ist ein tolles Verkehrsmittel zum Pendeln. Es ist auch für mich das häufigste Verkehrsmittel. Das Velo führt zudem dazu, dass die Strassen entlastet werden. Es gibt Wochen, in denen der Weg zur Arbeit mein einziger Sport ist. Es ist also auch ein Gesundheitsfaktor. Das Velo ist aber nicht nur gesund für mich, sondern auch gesund für das Klima. Auf den gängigen Velorouten wird es aber langsam eng, und sie entsprechen oft nicht dem Standard für den Berufsverkehr. Die fünf in der Motion aufgelisteten Velorouten werden vom federführenden kantonalen Tiefbauamt entsprechend priorisiert.

Aus Sicht von uns Motionären ist es unverständlich, dass der Regierungsrat diese Projekte erst in den Jahren 2028 bis 2031 umsetzen will. Der Hauptgrund der Regierung ist, dass es sich um komplexe und anspruchsvolle Projekte handelt. Das ist immer der Fall. Aus unserer Sicht spricht, wenn es anspruchsvoll ist, nichts dagegen, jetzt vorwärts zu machen. Auch wenn wir schon wissen, dass es auf einzelnen Abschnitten fast ganz sicher zu Schwierigkeiten kommen wird, sollte uns das nicht daran hindern, jetzt vorwärts zu machen. Wir sollten dieser Motion zustimmen und nicht dem saubersten Verkehrsmittel den Schub nehmen, den es gerade aufgenommen hat. Die Fraktion EVP ist zwar Volks-, aber auch Velo-Partei und wird einstimmig zustimmen.

**Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg (SVP)**, Fraktionssprecher. Einige Grossratsmitglieder unserer Fraktion sind mit ihren Gemeinden direkt von diesen fünf Alltagsvelorouten betroffen. Darum haben wir darüber auch etwas vertieft diskutiert. Sie wissen, dass die SVP vielleicht nicht immer in jedem Punkt allen Vorstössen zugestimmt hat. Hier geht es aber darum, dass man in Punkt 1 Verhandlungen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) aufnimmt. Bisher war es immer umgekehrt. Das ARE beschloss etwas, und der Kanton Bern rannte. Der zweite Punkt: Man fordert, sämtliche Massnahmen vorzuziehen. Denn wir sind der Meinung, dass wahrscheinlich im A-Horizont gewisse Projekte, wie in der Antwort angetönt wurde, zeitverzögert oder gar nicht realisiert werden können. Deshalb sind wir der Meinung, dass man die Korridore etappenweise genau prüfen soll, vielleicht sogar einzelnen. Ein Beispiel: Auf dem Weg nach Riggisberg gibt es sicher Sequenzen und Wegabschnitte, die man eher realisieren kann als andere, bei denen es eben zu Verzögerungen bei Landverhandlungen oder Eigentumsfragen kommt. Das ist bei jedem Korridor so. Deshalb unterstützt die SVP diesen Vorstoss grossmehrheitlich und sagt: Auch dort Gang einlegen und vorwärtsmachen. Denn es wird zeitliche Verzögerungen geben. Also, warten wir nicht auf den B-Horizont, sondern sorgen wir dafür, dass auch in der Verwaltung unternehmerisches Handeln vollbracht wird, so, wie es heutzutage gefragt ist.

**Christoph Neuhaus**, BVD-Direktor. Wir haben es gehört, das Velo kann fast alles. Von der Entlastung des Strassenverkehrs über den Beitrag fürs Klima bis hin zum Fun-Mobil und Fitness-Faktor. Der Regierungsrat im Allgemeinen und ich als Familienvater im Speziellen sehen das durchaus. Aber der Fingerzeig selbst ist unnötig. Sie können sogar mit der Schaufel des Spatenstichs winken. Das ändert nichts. Der Regierungsrat kann das Vorgehen der Motionäre nachvollziehen. Wir müssen die Veloinfrastruktur möglichst rasch und umfassend ausbauen. Aber seien Sie sich bewusst, dass das geforderte Vorhaben Kosten von rund 100 Mio. Franken bedeuten würde, aufgeteilt auf 90 Teilmassnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen. Es liegt auf der Hand, dass der Kanton diese Summe vor dem Hintergrund der angespannten Kantonsfinanzen und der geforderten Priorisierung der Tiefbauinvestitionen nicht einfach so aus dem Ärmel schütteln kann. Es ist vor allem so, dass es nicht nur grosse Planungen braucht, sondern auch Unternehmen, die es umsetzen können. Das ist nicht ganz einfach. Wir haben auch schon erlebt, dass man Aufträge ausschreibt und keine Offerte erhält.

Für die Infrastruktur sind die Kantone, die Regionen und die Gemeinden gemeinsam zuständig. Der Kanton hat im September 2021 beim Bund die Unterlagen für das Agglomerationsprogramm der vierten Generation eingereicht. Vergangenen Freitag wurde kommuniziert. Im Rahmen von Vorrangrouten in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wurden 56,3 Mio. Franken in den A-Horizont eingestellt. Wie viel haben wir erhalten? 56,3 Mio. Franken. Der Bund finanziert 40 Prozent. Vor diesem Hintergrund wird einiges gehen. Die vom Vorstoss geforderten Velorouten sind alle noch im Zeithorizont B aktuell. Für eine Verschiebung in den A-Horizont und als Voraussetzung für Bundesbeiträge müssen diese Projekte aber eine minimalen Bau- und Finanzreife erreichen.

Ich habe es wieder einmal gehört: «Neuhaus, Prioritäten setzen.» Ich bin froh, habe ich gestern 250 Heuballen hinaufgegeben. Denn danach bin ich in einem Zustand, in dem ich mich nicht aufrege. Aber welche Ressourcen – Geld, Personen – habe ich? Und planen heisst noch lange nicht realisieren. Anders gesagt: Um tatsächlich bauen zu können, reicht es nicht, dass wir diese Velorouten einfach in den A-Horizont verschieben. Wir müssen wirklich auch die Anforderungen des Bundes und die entsprechenden Minimalkriterien erfüllen. Das ist aber bei den 90 erwähnten Teilmassnahmen, an denen viele Gemeinden arbeiten, nicht flächendeckend der Fall. Aus Sicht des Regierungsrates ist es aus diesem Grund nicht zielführend, dass man jetzt beginnt, mit dem ARE zu verhandeln. Wir können schon verhandeln und mit ihnen sprechen. Was sagen Sie dann einfach? – «Erstellen Sie Ihre Planunterlagen und sorgen Sie dafür, dass sie so sind, wie wir sie wollen.»

Der Kanton verbessert in seinem Zuständigkeitsbereich die Veloinfrastruktur im Raum der Regionalkonferenz Bern-Mittelland aktuell bereits mit mehr als 20 Projekten, damit das auch gesagt ist. Ich erhielt vorhin den Eindruck, wir machen nicht nichts, sondern gar nichts. Der Kanton kann die Federführung für die Koordination und Priorisierung der Massnahmen aus den fünf geforderten Velokorridoren übernehmen. Dann ist auch klar: Wenn einzelne Projekte die Baureife frühzeitig erreichen und man sie finanzieren kann, kann der Regierungsrat innerhalb des Pauschalpakets Langsamverkehr, dem Agglomerationsprojekt der vierten Generation eben, zugunsten der Veloinfrastruktur Prioritäten setzen. Aber auf Berndeutsch: Die Gemeinden und der Kanton «müesse a d Seck». Sie müssen ihre Aufträge erfüllen und bei der Planung vorwärts machen, damit man etwas realisieren kann. Zu dieser Priorisierung muss ich Ihnen sagen, geschätzte Frauen und Männer, dass ich gern zum ARE gehe. Es ist immer wieder schön, wenn man ein Gespräch führt und ins Bundeshaus kann. Aber das ist nicht nötig. Vor diesem Hintergrund beantragt Ihnen der Regierungsrat, den Vorstoss in der vorliegenden absoluten Formulierung abzulehnen.

**Präsident.** Wir kommen zur Abstimmung über diese Richtlinienmotion. Wer die Motion annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

**Abstimmung / Vote**

2022.RRGR.9

**Annahme / Adoption**

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Ja / Oui                | 104 |
| Nein / Non              | 43  |
| Enthalten / Abstentions | 3   |

**Präsident.** Sie haben diese Motion angenommen.