

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Jeudi après-midi, 22 mars 2018

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

**48 2017.RRGR.577 Motion 225-2017 Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Lancement d'une offensive cantonale pour le vélo avec un programme d'encouragement
complet et des voies rapides**

La présidente. Wir kommen bereits zu Traktandum 48: «Kantonale Velo-Offensive – mit einem umfassenden Förderprogramm und schnellen Velobahnen». Diese Motion von Grossrat Vanoni von den Grünen umfasst sechs verschiedene Ziffern, die von der Regierung teilweise zur Annahme mit gleichzeitiger Abschreibung empfohlen werden. Wir behandeln sie in einer freien Debatte. Zuerst hat der Motionär das Wort. Ich bitte diejenigen, die jetzt hereinkommen, ruhig und zügig an ihre Plätze zu gehen, damit man Grossrat Vanoni zuhören kann.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Sie brauchen wenig Platz, machen keinen Lärm, sind für die Benutzer gesund, und man kommt mit ihnen schnell weit herum. So hat «Der Bund» vor einigen Tagen die Vorzüge von Velos beschrieben. Ein solches, geradezu ideales Verkehrsmittel kann man nur fördern. Ja, man muss es verstärkt fördern, und genau das will dieser Vorstoss. Der Regierungsrat ist derselben Meinung und teilt die Anliegen der Motion weitgehend. Für diese im Grundsatz positive Stellungnahme danke ich herzlich.

Der Regierungsrat verweist dann allerdings darauf, dass im Kanton Bern heute schon einiges für die Veloförderung getan wird. Das wird mit dieser Motion überhaupt nicht bestritten, sondern ausdrücklich anerkannt, und auch das verdanken wir allen Beteiligten. Aber nun ist es an der Zeit, mehr zu tun, schneller zu handeln und systematischer vorzugehen. Dafür gibt es vorab drei Gründe: Erstens hat das Velo im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln in den letzten Jahren an Bedeutung verloren. Besonders Jugendliche und junge Erwachsene fahren weniger Velo. Diese Entwicklung geht in die verkehrte Richtung, und wir sollten sie umkehren. Das Velofahren muss wieder attraktiver werden, auch attraktiver dargestellt und wahrgenommen werden können. Dafür braucht es entsprechende Informationen sowie Kommunikation.

Der zweite Grund dafür, dass wir mehr tun müssen, ist der Boom bei den E-Bikes. Diesen Trend zu den E-Bikes gilt es nun auszunützen und zu verstärken, weil E-Bikes für längere Strecken als Velos und auch stärker für den Verkehr zur Arbeit oder zur Ausbildung genutzt werden. Somit sind sie eine Alternative zum Pendeln mit dem Auto oder mit dem überfüllten Öffentlichen Verkehr (ÖV). Aber die Strassen und vor allem die Signalisationen sind heute noch lange nicht überall darauf ausgerichtet.

Ein dritter Grund für verstärktes Handeln ist die Unfallstatistik des letzten Jahres, die das Bundesamt für Strassen (ASTRA) letzte Woche veröffentlicht hat. Die Unfallzahlen sind rückläufig, hiess es dort. Aber 2017 waren mehr Todesopfer auf Schweizer Strassen zu beklagen, und dieser alarmierende Befund ist vor allem auf die Entwicklung bei den Velofahrenden zurückzuführen. Es gab mehr Velofahrende, die umgekommen sind, und es gab mehr verletzte E-Bike-Fahrende.

Mit anderen Worten: Was bisher getan wurde, reicht nicht aus. Das Velofahren muss sicherer werden. Auf Bundesebene hat man gemerkt, dass die Veloförderung nun verstärkt werden muss. Mit einem Gegenvorschlag zur Veloinitiative, der auch auf die Aufgabe der Kantone in diesem Bereich hinweist, haben letzte Woche National- und Ständerat beschlossen, dass die Förderung des Veloverkehrs nun in die Bundesverfassung geschrieben werden soll. Dieser neue Verfassungsartikel

über die Veloförderung wurde von Parlamentsmitgliedern aus allen Parteien gutgeheissen. Das betone ich und schaue hier alle an.

La présidente. Entschuldigen Sie bitte die Unterbrechung, Herr Grossrat Vanoni. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist einfach zu laut! – Grossrat Vanoni, Sie können fortfahren.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Ich schlage vor, dass Sie mir als Entschädigung für den hohen Lärmpegel eine zusätzliche Redezeit von 2 Minuten geben. (*Hilarité*) Sind Sie einverstanden? (*Agitation dans la salle*) Okay, vielen Dank!

Vorher habe ich dargestellt, dass man es auf Bundesebene gemerkt hat. Diesem Vorbild gilt es nun auch im Kanton Bern zu folgen und hier mit der Veloförderung einen Zacken zuzulegen. Erfreulicherweise ist der Regierungsrat bereit, drei Punkte dieser Motion anzunehmen. Ob man sie dann gerade wieder als erfüllt abschreiben kann, ist eine andere Frage. Dazu möchte ich mich nach der Debatte noch einmal äussern.

Ich bin eigentlich jeden Tag mit dem Velo unterwegs, ausser wenn es viel Schnee hat. Dabei habe ich nicht den Eindruck, dass beispielsweise die Verbesserung des Unterhalts mit dem System der Road Safety Inspection (RSI) wirklich sichergestellt ist, wie die Regierungsantwort in Punkt 1 beschreibt. Gegenwärtig sprechen alle von Digitalisierung. Weshalb nutzen wir nicht die neuen elektronischen Möglichkeiten, um beispielsweise eine Meldeplattform für den ganzen Kanton einzurichten? Damit können Velofahrende im Hinblick auf eine bessere Erfüllung der Forderungen der Motion in den Punkten 1 und 2 Unterhaltsmängel schnell melden und Verbesserungsvorschläge platzieren.

Auch bei Punkt 4 sind wir noch nicht am Ziel. Dieser möchte die Förderung von Velobahnen für den schnellen Velo- und E-Bike-Verkehr. Der Regierungsrat kündigt eine eingehende Überprüfung des Sachplans Veloverkehr an und will Prioritäten für die Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) vorschlagen. Aber so lange die Arbeit daran noch nicht richtig zu Ende ist und man nicht weiss, was herauskommt, ist es noch zu früh, diese Motionsforderung als erfüllt abzuschreiben.

Wichtiger als die Frage des Abschreibens ist jedoch die Annahme der drei Motionspunkte, die der Regierungsrat zur Ablehnung empfiehlt. Dafür seien weder personelle noch finanzielle Mittel vorhanden. Man müsste vielleicht die Prioritäten bei den Krediten für den Strassenverkehr stärker zugunsten des Veloverkehrs verschieben, denn der Veloverkehr gehört ja auch zum Strassenverkehr. Dass die Veloförderung nötig ist, damit mehr Leute den Arbeits- und Schulweg sicher mit Muskelkraft bewältigen können, steht übrigens auch in der Sportstrategie, die wir nächste Woche behandeln werden. Sie anerkennt, dass die heutigen finanziellen und personellen Ressourcen nicht ausreichen. Also, liebe Sportfreunde, nehmen Sie die Sportstrategie und auch Ihre Begeisterung beim Wort, und stimmen Sie auch den Motionspunkten 3, 5 und 6 zu.

La présidente. Wir kommen zu den Fraktionsvoten. Zuerst hat Grossrat Schwarz für die EDU das Wort.

Jakob Schwarz, Adelboden (UDF). Vielleicht überrascht es hier einige im Saal, aber die vorliegende Motion wurde bei der EDU-Fraktion sehr positiv aufgenommen. Vielleicht hat es auch damit zu tun, dass ich sowohl mit dem Auto als auch mit dem Velo einige Tausend Kilometer im Jahr zurücklege.

Wir sind der Ansicht, dass im Kanton Bern das Potenzial des Velos vor allem für den Pendlerverkehr zwischen Agglomeration und Stadt bei Weitem nicht ausgeschöpft ist. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, würden bestimmt einige Millionen Franken an Investitionen benötigt. Aber wenn wir dafür auf das übernächste Tram von einer Viertelmilliarde Franken auf ohnehin überfüllten Strassen oder auf einen weiteren Strassenausbau verzichten würden, könnte sich das durchaus lohnen.

Wenn wir wie in Kopenhagen 34 Prozent der Pendler aufs Velo bringen würden, hätten wir viel für die Gesundheit der Bernerinnen und Berner getan und das Portemonnaie sowie die Umwelt geschont. Zudem hätte es auf der Strasse Platz für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Dann würde es aber eine Infokampagne brauchen, einige Hinweisschilder mehr und einige Schachtdeckel oder Randsteine weniger. Dann müssten wir Radwege schaffen, die ihren Namen verdienen: frei von Kreuzungen, Ampeln, Kreiseln, Pflastersteinen und unzähligen Strassenecken. Auch in diesem Bereich gibt es nämlich sofort viele Konsumenten, wenn das Produkt stimmt. Das

heisst, der Velofahrer müsste günstiger, bequemer, schneller und sicherer zum Ziel kommen als der Autofahrer. Dann würde sich das durchsetzen.

Für uns würde das aber auch heissen, dass nicht die Fahrbahnen für die Autos zu verengen und die bestehenden Strassen noch mehr zu füllen sind, sondern wirklich neue, schnelle Wege für die Velofahrer geschaffen werden müssten. Ich blicke zum Motionär. Weil er vorhin die Sportfreunde angesprochen hat, nehme ich hier auch die grünen Freunde in die Pflicht. Das würde dann auch bedeuten, dass die Grünen und ihnen nahestehende Umweltverbände nicht sofort auf die Barrikaden steigen würden, wenn wir beim ersten konkreten Bauprojekt sind und beispielsweise der Aare entlang von Thun nach Bern eine schnelle Velobahn machen möchten, die etwas asphaltiert wäre und wo einige Bäume umgepflanzt werden müssten.

Wenn es Ihnen wirklich ernst ist, eine richtig gute Sache zu machen und konkrete Projekte zu realisieren, dann ist die EDU dabei. Wenn aber das Veloförderprogramm in Punkt 6 beispielsweise nur ein Papiertiger wird und in Sachen Radweg verglichen mit dem Ausland wie bisher eher nur «Pflasterlipolitik» gemacht wird, dann würden wir das eher ablehnen. Wir werden der Debatte zuhören. Den ersten Punkten werden wir zustimmen.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Kobi Schwarz hat mich mit seinem Votum für die EDU gerade etwas überrascht. Dieser Vorstoss ist natürlich bei der Evangelischen Velopartei auf breite Sympathie gestossen. Nicht nur Markus Wenger, der bekanntlich den Flügel der «Gümmeler» in unserer Fraktion vertritt, hat sich hier mit seiner Argumentation wacker ins Zeug gelegt.

Unseres Erachtens hat der Veloverkehr immer noch ein beachtliches Potenzial. Ich bin mit dem Motionär einig, dass ein immer noch unschlagbar intelligentes Verkehrsmittel brachliegt, das entsprechend gefördert und erschlossen werden soll. Und nun sprechen wir einmal nicht vom Oberland: Wenn es uns gerade auch in den Städten und Agglomerationen gelingt, mehr Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf den Sattel zu bewegen, brauchen wir in der Zukunft hoffentlich weniger solch schwerverdauliche Strassenbauprojekte, wie wir sie in der jetzigen Session beraten haben. Und dabei bin ich zu einem etwas anderen Schluss gekommen als Jakob Schwarz.

Gute Bedingungen für die E-Bikes bieten zudem die Chance, einen Teil des Berufsverkehrs ganzjährig auf den Langsamverkehr zu verlagern, der eben gar nicht mehr so langsam ist. Bezüglich der Vorteile des Veloverkehrs möchte ich nicht ausführlicher werden. Darüber habe ich schon viel gesprochen, und der Motionär hat dazu auch schon viel Überzeugendes geäussert.

Ich gebe noch die Fraktionsmeinungen zu den einzelnen Punkten bekannt. Die Abschreibung der Punkte 1 und 2 bestreiten wir mehrheitlich. Punkt 3 werden wir auch als Motion zustimmen. Bei Punkt 4 werden wir ebenfalls mehrheitlich die Abschreibung bestreiten. Die Punkte 5 und 6 unterstützen wir und stimmen ihnen zu.

Uns ist bewusst, dass das Förderprogramm nicht ohne Geld möglich ist. Das haben wir vorhin auch im Votum des Motionärs gehört. Das muss man fairerweise so zur Kenntnis nehmen. Aber den Einsatz der Mittel in diesem Bereich finden wir sehr sinnvoll.

La présidente. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat Grossrat Stampfli das Wort.

David Stampfli, Berne (PS). Die evangelische Velopartei – das ist natürlich toll. Ich denke beispielsweise, die Schweizerische Velopartei wäre da sicher auch gefragt, und ich bin gespannt, was Lars Guggisberg sagen wird. Ich habe vorher erzählt, dass ich das Auto selten einmal brauche und habe in der Mittagspause bereits einige erschrockene Mitteilungen erhalten. Ich kann Ihnen natürlich versichern, dass ich im Normalfall mit dem Velo unterwegs bin, das nun auch samt Wahlwerbung vor dem Rathaus steht.

Dieser Vorstoss ist ganz in meinem Sinne und auch im Sinne der SP-JUSO-PSA-Fraktion. Es geht darum, das Velo zu fördern, und es gibt durchaus Verbesserungspotenzial. Will man das Velofahren fördern, muss man insbesondere bei der Infrastruktur Verbesserungen machen, damit man mit dem Velo rasch und sicher unterwegs ist. Weil es nun immer mehr E-Bikes gibt, ist das sehr wichtig. Gerade im weitläufigen Kanton Bern können so auch längere Strecken problemlos mit dem Velo bewältigt werden. Die Technik wäre also da, einzig die Infrastruktur müsste man noch verbessern.

Uns geht es bei diesem Vorstoss etwas ähnlich wie beim Vorstoss zum Kreisverkehr. Man hat den Eindruck, der Regierungsrat sei durchaus offen, aber trotzdem ein wenig zaghaft. Wir wünschen uns noch etwas mehr Förderungswille von Regierungsrat und Kanton.

Klar ist, dass gewisse Dinge kosten. Es muss aber nicht immer sehr viel sein. Teilweise reichen auch Kleinmassnahmen aus wie beispielsweise eine zeitnahe Belagssanierung, eine schnelle Schneeräumung oder eine Verbesserung der Signalisation. Man muss es einfach machen!

Nun werden sich natürlich einige fragen, was es bringt, wenn man dank der kantonalen Veloförderung mehr Menschen auf das Velo bringt. Wer das Velo braucht, belastet die Umwelt kaum und tut erst noch etwas für die eigene Gesundheit. In dieser Session wurde schon mehrfach erwähnt, dass Menschen, welche die eigene Gesundheit fördern, die Kosten der Allgemeinheit senken. Wir haben es gerade bei den Prämienverbilligungen wieder gehört. Das kann also durchaus im Sinne von uns allen sein und auch im Sinne der Kantonsfinanzen.

Hinzu kommt ein weiterer Punkt. Jeder, der sich auf den Sattel schwingt und dafür nicht im Auto im Stau oder in der S-Bahn im Gedränge sitzt, schafft dort Platz. Auch für einen passionierten Autofahrer lohnt es sich also durchaus, das Velofahren zu fördern. Jemand, der heute im Stau steht, ist morgen nicht mehr im voranfahrenden Auto, sondern abseits auf dem Veloweg. Dann gibt es automatisch mehr Platz auf der Strasse und in der S-Bahn.

Die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist überzeugt, dass das Velofahren mit dieser Motion deutlich gefördert werden kann. Deshalb unterstützen wir sie und stellen uns gegen die Abschreibung. Danke für die Unterstützung.

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Ich kann den Voten meiner Vorredner inhaltlich nicht wahnsinnig viel beifügen. Insbesondere hat mich das Votum von Jakob Schwarz gefreut. Er hat damit wirklich ins Schwarze getroffen. Ich sage es trotzdem noch einmal mit meinen Worten. Velofahren ist gut für die Gesundheit, extrem effizient, schont Umwelt und Verkehrsinfrastruktur. Es hilft letztlich auch denjenigen schneller von A nach B kommen, die unbedingt Auto fahren müssen. In diesem Zusammenhang möchte ich noch gerne ein Argument des Motionärs wiederholen. Der Veloverkehr wird mit dem Aufkommen des E-Bikes auch immer wichtiger. Früher kam ein Arbeitsweg von 10 Kilometern mit einem rein mechanischen Velo für die wenigsten Leute infrage. Nun ist das eine Selbstverständlichkeit, wenn es Velowege gibt und diese auch geräumt sind.

Selbstverständlich sind wir für die Annahme der Punkte 1 und 2. Bezüglich der Abschreibung werden wir der Regierungsrätin und den anderen Votanten genau zuhören. Bei Punkt 3 geht es darum, dass man für dieses effiziente Verkehrsmittel auch Mittel zu Verfügung stellt. Diesbezüglich sind wir aus liberaler Sicht der Meinung, jede Veloinfrastruktur lohne sich und deshalb solle der Kanton das auch forcieren. Deshalb sind wir grossmehrheitlich klar für die Annahme von Punkt 3. Bei Punkt 4 werden wir betreffend die Abschreibung ebenfalls genau zuhören und diesen selbstverständlich annehmen. Punkt 5 nehmen wir an, und bei Punkt 6 haben wir eine leicht abweichende Meinung. Dort gehen wir davon aus, dass die Kommunikation den Selbstzweck erfüllt und nicht wirklich der Sache dient. Unseres Erachtens kommuniziert sich gute Veloinfrastruktur von selber. Daher werden wir diesen Punkt ablehnen.

Lars Guggisberg, Kirchlintach (UDC). Die SVP setzt sich für alle Verkehrsmittel ein, also nicht nur für den Langsamverkehr, sondern auch für den motorisierten Individualverkehr (MiV) sowie für den ÖV. Deshalb heissen wir nicht Schweizerische Velopartei, sondern Schweizerische Volkspartei. Grossrat Vanoni hat vorhin etwas in Zweifel gezogen, dass alle Velo fahren können. Ich kann bestätigen, dass alle Mitglieder der SVP-Fraktion Velo fahren können. (*Hilarité*) Wir anerkennen auch die Bedeutung des Velos als umweltgerechtes Verkehrsmittel und unterstützen die Förderung des Veloverkehrs im Sinne der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie.

Die Regierung legt aber in ihrer Antwort sehr schlüssig dar, dass schon vieles für den Veloverkehr getan wird und lehnt deshalb die Punkte 3, 5 und 6 ab. Die SVP-Fraktion wird die Motion in allen Punkten ablehnen, weil die Abschreibung in allen Punkten bestritten wird, bei denen die Annahme beantragt ist. Einzelne Mitglieder werden diese Punkte annehmen, aber auch die Abschreibung befürworten.

Nun habe ich noch einige Bemerkungen zu den Velofahrern und Velofahrerinnen ganz allgemein. Wir wünschten uns halt auch ein wenig mehr Selbstverantwortung vonseiten der Velofahrer, dahingehend, dass sie einen Helm tragen, nicht einfach bei Rot über die Ampel fahren, wie es leider viele tun und auch nicht mit Kopfhörer Velo fahren. Das alles ist für die Sicherheit nicht unbedingt förderlich, und ich bin sehr froh, dass man an einer Kampagne arbeitet, mit der man die Velofahrer dazu bewegen möchte, bei Rot auch anzuhalten und sich nicht unnötig in Gefahr zu begeben. Grossrat Vanoni hat mir das vorher gesagt.

Ich möchte auch noch auf ein Ereignis von heute Morgen hinweisen, als ich mit meinem kleinen Toyota eQ in die Stadt gefahren bin. Wieder einmal ist mir ein Velofahrer rücksichtslos und ohne überhaupt zu schauen vors Auto gefahren, und eigentlich nur, weil ich dort auf die Bremse ging, kam es nicht zu einem Unfall. Deshalb komme ich auch gerade auf die Statistik zu sprechen, die Christoph Grupp heute Morgen zitiert hat. Demnach müssen bei Unfällen mehrheitlich die Autofahrer die Schuld auf sich nehmen. Aber in dieser Statistik erscheinen natürlich all diejenigen Fälle nicht, wo es eben einzig und alleine wegen der Rücksicht des Autofahrers zu keinem Unfall kommt, so wie bei mir heute Morgen. Es wäre schön, wenn dies auch diejenigen Velofahrer beherzigen würden, die sehr unverantwortlich unterwegs sind. Dies führte dann auch zu viel mehr Sicherheit.

Daniel Schwaar, Wileroltigen (PBD). Ich halte mich relativ kurz, weil vieles dafür und dagegen bereits gesagt wurde, insbesondere auch, ob man abschreiben soll oder nicht. Daher komme ich in den einzelnen Punkten direkt zur Meinung der BDP-Fraktion.

Die Anliegen der ersten beiden Punkte haben wir gemeinsam betrachtet, denn sie betreffen hauptsächlich den Unterhalt der Strassen, sei es bei Sofortsanierungen oder im Rahmen der Planung für die Behebung von Mängeln in Strassenabschnitten. Das ist ein wichtiges Anliegen und deshalb wird ihm gemäss der Regierungsantwort bereits heute die notwendige Beachtung geschenkt, sodass die beiden Punkte angenommen und aus unserer Sicht abgeschrieben werden können.

Die Punkte 3 und 4 haben wir ebenso zusammengefasst und festgestellt, dass es dort vor allem um die Frage der Erschliessung von Netzlücken und der Errichtung von Velobahnen für den schnellen E-Bike-Verkehr geht. Auch in diesen Fragen tut der Kanton bereits heute das Mögliche respektive setzt bezüglich seiner Ressourcen Prioritäten, und das verstehen und begrüssen wir auch. Daher unterstützen wir in beiden Punkten den Antrag der Regierung.

Punkt 5, eine flächendeckende Information zur Verbesserung der Teilnahme am Langsamverkehrs, ist aus unserer Sicht eine notwendige und aufwändige Sache. Laufende Veränderungen müssen neu abgebildet respektive aktualisiert werden. Dafür werden aber zusätzliche Ressourcen benötigt, die aktuell aber nicht vorhanden sind oder bereitgestellt werden müssten. Abschreiben, sofern nicht erfüllt – ein neuer Ansatz des Regierungsratsantrags aus unserer Sicht. Aber wir unterstützen selbstverständlich auch diesen.

Ich komme zu Punkt 6. Dieser möchte ein umfassendes Veloförderprogramm, das vor allem zügig umgesetzt werden soll. Dies erscheint uns im Moment nicht realistisch, wie die Regierungsantwort deutlich aufzeigt.

Zusammengefasst: Der Kanton macht gegenwärtig vieles und sollte eigentlich das tun, was er mit seinen Ressourcen tun kann. Alles andere sollte man im Moment belassen. Wir unterstützen die Anträge der Regierung in allen Punkten. Falls Punkt 3 in ein Postulat umgewandelt wird, wird es dort einzelne Zustimmungen geben.

Natalie Imboden, Berne (Les Verts). Die grüne Fraktion unterstützt diese Motion vollumfänglich, und wir sind auch der Meinung, sie sei noch nicht erfüllt und unterstützen deshalb die Nicht-Abschreibung.

Weshalb ist Veloförderung sinnvoll? Velofahren ist ökonomisch, ökologisch, gesund und effizient. Es gibt also sehr viele Adjektive, die man mit dem Velo als Fortbewegungsmittel oder auch als Sportgerät verbinden kann. Der Kanton Bern hat das auch schon früh erkannt und in der Gesamtmobilitätsstrategie aus dem Jahr 2008 ein klares Ziel formuliert: Dank geeigneten Massnahmen soll ein zunehmender Teil der Wege in den Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Es gibt ein grosses Potenzial bei den Strecken von ungefähr 5 Kilometern, die man mit dem Velo bequem zurücklegen kann. Das zeigen Holland und auch andere positive Beispiele sehr deutlich. Aber es ist auch eine Realität, dass man doch ab und zu mit Dolendeckeln, Verkehrsbaustellen, Velowegen, die aufhören, Löchern oder Sicherheitsproblemen konfrontiert wird. Das motiviert natürlich nicht unbedingt, auch wenn man eigentlich gerne Velo fahren möchte.

Zehn Jahre nach dem Formulieren der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern ist es richtig, sich zu überlegen, wo wir eigentlich stehen. Der Kanton Bern hat dies auch im Rahmen des Sachplans Veloverkehr bereits genauer analysiert und Massnahmen ergriffen. Das war etwa acht Jahre später. Dort hat man feststellen müssen, dass das Velo «im Alltagsverkehr in den letzten zehn Jahren Verkehrsanteile sowohl an den öffentlichen Verkehr als auch an den motorisierten Individualverkehr verloren» hat. Der Verlust zugunsten des ÖV ist vielleicht kein grosses Problem. Da besteht einfach die Frage, ob der Bau eines Trams teurer ist als das Realisieren von Velowegen. Liebe EDU-Fraktion – das hat Jakob Schwarz auch gesagt, dort besteht wahrscheinlich wirklich ein Prob-

lem. Und wie der Motionär auch schon gesagt hat, brauchen vor allem Kinder und Jugendliche das Velo als Verkehrsmittel immer weniger. Wenn aber unsere Jugend nicht mehr Velo fährt, werden wir zukünftig weniger Velofahrerinnen und Velofahrer haben. Wir haben auch gehört, dass alle Mitglieder der SVP-Fraktion Velo fahren. Wir stellen also fest, dass der Kanton Bern klare Ziele formuliert hat. Er macht auch einiges, und das anerkennen wir als grüne Fraktion auch. Aber es reicht nicht aus, um das Ziel zu erreichen, dass sich mehr Leute auf sicheren, gesunden Velorouten und im Veloverkehr fortbewegen können.

Zu den beiden Sprechern der BDP und der SVP muss ich Folgendes sagen: Ich bitte Sie und appelliere an ihr Sportlerherz! Und vor allem der SVP möchte ich gerne zwei Dinge mitteilen. Einerseits habe ich soeben draussen in der Halle diesen Prospekt genommen und ihn mit Interesse studiert. (*Madame Imboden montre un dépliant ayant pour titre «Die SVP bewegt – Bewegen Sie sich auch!»*) In diesem steht: «SVP – Die dem Sport Verbundene Partei». Dieser Flyer liegt draussen auf. An diesem Prospekt waren im Kanton Bern Grossrätin Geissbühler, Nationalrat Simon Schenk sowie Max Sterchi beteiligt, wie auf der letzten Seite aufgeführt ist. Ich bitte diese, sich zu überlegen, ob nicht auch die Förderung des Veloverkehrs eine Möglichkeit ist, sich gesünder zu betätigen. Daher bin ich gespannt auf Ihre Unterstützung.

Ein letztes Argument auch an die Adresse der SVP. In Zürich war Rita Fuhrer bis 2010 Regierungsrätin der SVP. Sie ist eine begeisterte Velofahrerin, habe ich mir sagen lassen, und sie hat im Kantonsrat ein Rahmenprogramm für die Finanzierung des Veloverkehrs im Kanton Zürich durchgebracht. Veloverkehr ist keine Parteipolitik! Vielmehr ist Veloverkehr sich bewegen, sich fortbewegen. Daher hoffe ich, dass Sie dies unterstützen.

Punkt 6 ist relevant, denn für zusätzliche Massnahmen braucht es auch Ressourcen. Daher bitte ich Sie im Namen der grünen Fraktion, diese Motion zu unterstützen. Geben wir doch grünes Licht für den Veloverkehr im Kanton Bern.

Peter Sommer, Wynigen (PLR). Grundsätzlich haben wir vonseiten der FDP-Fraktion keine Vorbehalte gegen den Veloverkehr. Es ist unbestritten, dass das Velo ökologisch und Velofahren gesundheitsfördernd ist und so weiter. Trotzdem ist für uns die Antwort der Regierung schlüssig. Wir werden in allen Punkten im Sinne der Regierung abstimmen. Es wird bereits sehr viel gemacht, und wir haben auch den Eindruck, dass das Velo oder der Veloverkehr die nötige Beachtung erhält. Weiter sind Instrumente verschiedenster Natur vorhanden. Dort können Anliegen angebracht werden und fliessen auch ein. Dazu gibt es einerseits die Agglomerationsprogramme und andererseits finden sich diese Anliegen im Rahmen des Sachplans Veloverkehr in den RGSK ebenfalls wieder. Aus unserer Sicht sind die meisten Forderungen dieses Vorstosses erfüllt. Deshalb werden wir im Sinne der Regierung zustimmen und gleichzeitig abschreiben.

La présidente. Wir haben alle Fraktionen gehört und kommen zu den Einzelsprecherinnen und Einzelsprechern. Das Wort hat Grossrätin Geissbühler.

Sabina Geissbühler-Strupler, Herrenschwanden (UDC). Ich begründe kurz, weshalb ich einige Punkte annehme. Seit Jahren sammeln Eltern Unterschriften für Velowege für die Kinder. Als meine Kinder noch alle mit dem Velo zur Schule gingen, sammelten wir bereits, und jetzt haben sie wieder gesammelt, nach zehn Jahren, nach zwanzig Jahren. Nun ist es bald dreissig Jahre her. Geschehen ist relativ wenig, aber der Verkehr hat wahnsinnig zugenommen. Und was geschieht nun? Nun gehen alle Kinder mit dem Postauto zur Schule und bewegen sich nicht mehr, aus Sicherheitsgründen. Die Gemeinde bezahlt das Postautoabonnement, aber die Kinder, die sich trotzdem noch in den Verkehr wagen, müssen die Veloreparaturen und so weiter selber bezahlen.

Ich finde, es ist wirklich an der Zeit, etwas für unsere Schulkinder zu tun. Mir geht es um die Kinder und nicht darum, möglichst eine Rennbahn zu haben, auf der ich mit dem Velo schneller vorwärtskomme. Ich verbringe übrigens alle meine Ferien auf dem Velo und kenne deshalb mindestens Europa, weil ich absteige, wenn es mir passt. Ich kann die Dinge betrachten, wenn ich will und habe keine Parkierungsprobleme.

Aber Spass beiseite, es geht mir nicht um mich, sondern um die Kinder. Deshalb stimme ich einigen Punkten zu. Dieser Aspekt hat mir noch etwas gefehlt, nämlich die Sicherheit, dass unsere Kinder nicht herumchauffiert werden. Es gibt auch Präventionsprojekte, wo die Gewalt auf dem Pausenplatz massiv abnimmt, wenn die Kinder wieder mit dem Velo oder zu Fuss zur Schule gehen müssen, statt mit dem Mofa oder mit dem Postauto. Dazu gab es Versuche. Deshalb: Ich möchte gewaltfreie Pausenplätze und sportliche, rassige Kinder.

Martin Schlup, Schüpfen (UDC). Ich glaube, wir haben es genau gehört, und es ist unbestritten, dass Velofahren gesund ist, gut gegen das Verkehrschaos ist und ganz viele Vorteile hat. Darauf möchte ich nicht eingehen. Aber entsprechend der Motionsantwort denke ich auch, dass bereits viele Dinge dafür getan werden. Und wenn man nun manchmal etwas gegen uns geschossen hat, möchte ich einfach Folgendes sagen: Wenn der Kanton keine grösseren Probleme mehr und alle anderen Dinge finanziell im Griff hat und dann noch Geld vorhanden ist, können wir hier auch noch weiterfahren. Im letzten Herbst wurde extrem aufgeschrien wegen Sparplänen und gestern am Abend ebenfalls: «Schnegg muss weg». Ich denke, wir machen gescheiter zuerst die anderen wichtigen Dinge, und wenn es dann noch Geld hat, können wir hier auch noch weiterfahren.

Dann habe ich noch eine Korrektur. Der Autofahrer sei meistens schuld, ist gesagt worden. Wer das Strassenverkehrsgesetz (SG) etwas kennt, weiss, dass dort die Verhältnismässigkeit der Kräfte einbezogen wird. Wenn ich als Lastwagenfahrer einen Velofahrer treffe, kann ich nach SG gänzlich ohne Schuld sein, aber aufgrund dieses Kräfteausgleichs bin ich ohnehin schuldig. Das müsste man vielleicht noch einbeziehen, und dann könnte man sagen, wer mehr Schuld trägt. Ich möchte das hier nicht in eine Juristerei ausarten lassen, aber solche Statistiken sind immer ein wenig gefährlich.

Christoph Grimm, Berthoud (pvl). Ich möchte nur kurz etwas zu Punkt 4 sagen. Die schnellen E-Bikes sind genau das kommende Problem. Tagtäglich rauschen immer mehr davon über die Velowege, über Distanzen, für die man sonst das Auto nimmt. Aber mit 45 Stundenkilometern kann man das eben besser mit dem Velo machen. Damit ist man eindeutig auch schneller, weil es keine Kolonne gibt. Daher scheint es mir sehr falsch, wenn man Punkt 4 abschreibt.

Wir haben gerade im Gemeindeparlament Burgdorf die Frage über die Zukunft der schnellen E-Bikes gestellt. Wie regeln wir dies? Wenn man das hier abschreibt, betrachtet man das einfach als okay und gut und tut nichts mehr dafür. In der Antwort ist es richtig geschrieben. Die RGSK muss dies regeln. Aber wir müssen doch Druck aufrechterhalten. Deshalb bitte ich Sie, diesen Punkt sicher nicht abzuschreiben.

Markus Wenger, Spiez (PEV). Wir haben es gehört. Wenn wir dann noch Geld haben, können wir auch für die Velofahrer noch etwas tun. Dabei ist es eigentlich genau umgekehrt. Wenn wir für die Velofahrer etwas tun, bleibt uns nachher Geld für anderes, weil der Veloverkehr in der Infrastruktur viel günstiger ist als der Autoverkehr. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn nur eine Person im Auto sitzt.

Für uns ist die ganze Entwicklung des Veloverkehrs im Berner Oberland wirtschaftlich bedeutend. Sie haben wahrscheinlich erfahren, dass der Tourismus im Winter immer schwieriger wird. Deshalb müssen wir attraktive Sommerprogramme haben. Der Velotourismus ist insbesondere im Sommer sehr wichtig, auch gerade für Familien im Berner Oberland. Wir haben im Verkehrsnetz im Berner Oberland ganz wesentliche Lücken, unter anderem zwischen Därligen und Interlaken. Im Simmental haben wir verschiedene Strecken, die für Familien mit kleinen Kindern nicht befahrbar sind. Deshalb ist es wichtig, dass wir uns dort weiterentwickeln, gerade auch für den Tourismus im Berner Oberland und für das Velofahren als Familie.

Übrigens hat das Velofahren auch noch einen ganz anderen positiven Nebeneffekt. Man ist nämlich sehr selten im Clinch mit dem Tempo 30, sei es innerorts oder sei es ausserorts. (*Hilarité*)

La présidente. Da bin ich mir bei Ihnen nicht so sicher. – Als nächste Einzelsprecherin hat Grossrätin Zryd das Wort.

Andrea Zryd, Macolin (PS). Ich bin Co-Präsidentin des Fachverbands Fussverkehr Kanton Bern und natürlich weit davon entfernt, dieses Geschäft zu bekämpfen. Auch Velofahren ist für uns wichtig.

Ich möchte aber der sportlichen Volkspartei hier noch etwas mit auf den Weg geben. Ich habe vorhin in Ihrem Votum gehört, dass Sie sich für alle Menschen einsetzen, die im Verkehr tätig oder aktiv sind. Der grösste Teil ist der Fussverkehr. Wenn wir zukünftig Fussverkehrsprojekte eingeben, hoffe ich, dass Sie diese dann in erster Linie unterstützen helfen. Keine Angst, wir wollen keine Schnellstrasse, obschon ich das manchmal begrüssen würde. Aber ich hoffe, dass dies wahrgenommen worden ist.

La présidente. Auf der Rednerliste ist niemand mehr eingetragen, deshalb gebe ich Frau Regierungsrätin Egger das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Für die ausführliche Diskussion danke ich herzlich. Sie war sehr spannend und hat eigentlich alle Facetten dieses Veloverkehrs gezeigt. Der dreiseitigen Antwort des Regierungsrats kann ich nicht viel beifügen, und ich glaube, man schreibt selten solch lange Antworten. Ich möchte einfach noch einmal sagen, weshalb wir die Punkte 3, 5 und 6 ablehnen. Hier im Grossen Rat und auch im Regierungsrat hat niemand etwas gegen eine Velo-Offensive. Das kann man meines Erachtens festhalten. Wir tun sehr viel dafür, und dies wurde auch anerkannt. Was wir tun, tun wir im Rahmen von Unterhaltsmassnahmen und Ausbauten. Einfach einen Velostreifen oder Velowege in einem dicht besiedelten Gebiet zu erstellen, ohne dass gerade ein Unterhalt nötig ist, will meines Erachtens hier auch niemand. Wir tun also sehr viel, und deshalb haben wir auch drei Punkte angenommen.

Gemäss Punkt 3 sollen wir aber die Lücken und Schwachstellen, die wir erkennen und auch ausbauen, wenn wir dort die Strasse sanieren, forciert vorantreiben. Der Regierungsrat hat das so verstanden, dass man zusätzlich zum normalen Unterhalt und den normalen Sanierungen auch die Beseitigung dieser Schwachstellen und Netzlücken «forciert» vorantreiben müsste.

Gegen «vorantreiben» hat hier im Grossen Rat und im Regierungsrat wohl niemand etwas, aber gegen das «forciert». Das kostet Geld, und wenn man bereit ist, dafür Geld zur Verfügung zu stellen, kann man das ohne Weiteres tun. Gegenwärtig haben wir jedoch weder das Geld noch die Ressourcen. Deshalb lehnt der Regierungsrat diesen Punkt ab. Er tut das also nicht, weil er es nicht machen will, sondern weil es im Moment nicht möglich ist.

Genau dasselbe gilt für die Ziffern 5 und 6. Die Ziffer 6 ist eine sehr schwammige Forderung: Ein «umfassendes Veloförderprogramm mit weiteren geeigneten Massnahmen» soll erarbeitet und dann auch gleich zügig umgesetzt werden. Damit gibt es noch weitergehende Massnahmen als schon in den Punkten 1–5 gefordert. Mir kommen gegenwärtig keine solchen Massnahmen in den Sinn, und auch das braucht Geld und Ressourcen. Ich bitte Sie wirklich, dies abzulehnen, und ich betone es noch einmal: Niemand hat etwas gegen eine Velo-Offensive. Aber der Kanton Bern ist weder die Stadt Bern noch eine Agglomerationsgemeinde. Wir haben Gebiete, wo es nicht so einfach möglich ist, Velowege zu machen. Ich möchte nicht, dass hier fälschlicherweise verstanden wird, wir hätten etwas gegen Veloförderung. Es ist wirklich eine Frage des Masses.

La présidente. Wünscht der Motionär noch einmal das Wort? – Das ist der Fall.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Eine Vorbemerkung, bevor ich zur Wandlung komme: Lars Guggisberg, ich hätte am Anfang meines Votums darüber jammern können, wie ich heute Morgen mit Velo und Helm auf der Tiefenaustrasse nach Bern auf dem Velostreifen um ein Haar von einem Lieferwagen überfahren wurde. Ich weiss nicht, ob Sie dann etwas mehr Mitleid mit mir gehabt hätten, aber ich habe nicht gejammert. Ich finde, Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger sollten sich an die Regeln halten und fair sein, und das ist die Kampagne, an die ich denke und an der ich vielleicht auch arbeiten werde.

Aber nun zur Frage des Wandels: Sie hat sich bei der Ziffer 6 gestellt. Damit habe ich etwas geliebäugelt, aber nachdem Jakob Schwarz gesagt hat, er wolle keinen Papiertiger, kann man die Ziffer 6 nicht wandeln, denn sonst wird aus dem Veloförderprogramm ein Papiertiger, und das wollen wir nicht.

Ein Musterbeispiel ist meines Erachtens nach wie vor das Veloförderprogramm des Kantons Zürich mit seiner sehr breiten Palette von Massnahmen. Das Ziel dieses Vorstosses ist es, wirklich systematisch zu prüfen. Dort halten wir also fest.

Zur Ziffer 3: Unter anderem aufgrund der Erklärung der Verkehrsdirektorin sind wir bereit, diese zu wandeln und hoffen darauf, dass die paar BDP-Stimmen, die uns im Hinblick darauf in Aussicht gestellt worden sind, dann wirklich auch eintreffen.

La présidente. Wir kommen zur Abstimmung über die «Kantonale Velo-Offensive», Traktandum 48. Die Ziffer 3 ist in ein Postulat umgewandelt worden. Alle anderen Ziffern bleiben als Motion bestehen. Ist das richtig? – Das ist der Fall.

Wer die Ziffer 1 der Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 1)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	99
Non	42
Abstentions	0

La présidente. Sie haben die Ziffer 1 der Motion mit 99 Ja- gegen 42 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen. Wir stimmen nun über die Abschreibung dieser Ziffer ab.

Wer der Abschreibung der Ziffer 1 zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (classement du ch. 1)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	72
Non	68
Abstentions	0

La présidente. Sie haben die Abschreibung der Ziffer 1 mit 72 Ja- gegen 68 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Wir kommen zur Ziffer 2 dieser Motion. Wer die Ziffer 2 annimmt, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 2)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	99
Non	42
Abstentions	0

La présidente. Sie haben die Ziffer 2 der Motion mit 99 Ja- gegen 42 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Somit stimmen wir nun über die Abschreibung dieser Ziffer ab. Wer der Abschreibung der Ziffer 2 zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (classement du ch. 2)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui	70
Non	71
Abstentions	0

La présidente. Sie haben die Abschreibung der Ziffer 2 mit 70 Ja- gegen 71 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt. (*Agitation dans la salle*) Sie hätten sehen sollen, wie dieses Resultat entstanden ist. Hier vorne sehe ich ja jeweils, wie sich die Zahlen bewegen. Zwischendurch hat es auch umgekehrt ausgesehen.

Wir kommen zur Ziffer 3 dieser Motion. Wer sie als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (adoption du ch. 3 sous forme de postulat)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 87

Non 54

Abstentions 0

La présidente. Sie haben die Ziffer 3 als Postulat mit 87 Ja- gegen 54 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Wer die Ziffer 4 der Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 4)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 97

Non 43

Abstentions 1

La présidente. Sie haben die Ziffer 4 mit 97 Ja- gegen 43 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Somit stimmen wir über die Abschreibung ab. Wer der Abschreibung der Ziffer 4 zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (classement du ch. 4)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 67

Non 71

Abstentions 1

La présidente. Sie haben die Abschreibung der Ziffer 4 mit 67 Ja- gegen 71 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Wir kommen zur Ziffer 5 dieser Motion. Wer die Ziffer 5 annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 5)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 74

Non 66

Abstentions 1

La présidente. Sie haben die Ziffer 5 mit 74 Ja- gegen 66 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Wer die letzte Ziffer, die Ziffer 6, annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 6)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 64

Non 72

Abstentions 5

La présidente. Sie haben die Ziffer 6 mit 64 Ja- gegen 72 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen angenommen. Damit sind wir am Ende dieser Abstimmungskaskade angekommen.

Vor dem nächsten Traktandum möchte ich einen Hinweis für die GPK-Mitglieder machen. Ich weiss nicht, ob Sie es bei diesem Lärmpegel hören. Der Präsident der GPK, Peter Siegenthaler, möchte die Mitglieder der GPK um 14.30 Uhr im Sitzungszimmer 7 treffen. Dies werde per Mail mitgeteilt.

Dann möchte ich verschiedene Gäste sehr herzlich begrüßen. Auf der Tribüne haben sich einige Leute in der oberen Ecke fast ein wenig «verkrochen». Sie hören sehr konzentriert zu, vor allem wenn Barbara Egger spricht. Es handelt sich um Lernende der BVE. Ganz herzlich willkommen bei uns! (*Applaudissements*)

Dann habe ich eigentlich gemeint, ich hätte eine besondere Ehre und könne Peter Egger auf der Tribüne begrüßen. Aber jedes Mal, wenn ich dies tun möchte und ein Traktandum fertig ist, ist er weg. Ich hoffe, er komme noch einmal, sodass ich ihm sagen kann, ich fände es schön, dass er am letzten Tag vor Ort ist, wenn seine Frau im Grossen Rat als Regierungsrätin zu Geschäften spricht. Wir werden sehen, ob er noch einmal auftaucht, und sonst kann ihm dann die Regierungsrätin die lieben Grüsse von meiner Seite übermitteln.