

Tiefbauamt des Kantons Bern  
Dienstleistungszentrum  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

per E-Mail an: [info.tba@bve.be.ch](mailto:info.tba@bve.be.ch)

Bern, 23. April 2014

## ■ **Mitwirkung Sachplan Veloverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum kantonalen Sachplan Veloverkehr Stellung nehmen zu können.

Die Förderung des Veloverkehrs hat für die Grünen Kanton Bern hohe Priorität. Immer mehr Menschen wohnen und arbeiten nicht am gleichen Ort. Dies führt zu einer starken Zunahme der Mobilität und der Pendlerströme. Die Grünen Kanton Bern wollen den Veloverkehr weiter stärken und ein Umsteigen vom Auto auf das Velo (oder den öffentlichen Verkehr) attraktiver machen. Eine kontinuierliche Steigerung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr trägt dazu bei, die prognostizierte Verkehrszunahme auf eine umwelt- und bewohnergerechte Art und Weise bewältigen zu können. Die Etablierung eines geschlossenen Velowegnetzes ist eine der zentralen Massnahmen dazu.

Zu den einzelnen Kapiteln des Entwurfs des kantonalen Sachplans Veloverkehr nehmen wir wie folgt Stellung:

### **Überblick** (Seiten 6-7)

**Ökologische Argumente für die Priorisierung des Veloverkehrs:** Die Grünen Kanton Bern stellen mit Bedauern fest, dass im ganzen Kapitel – sogar im Sachplan insgesamt – kein einziges ökologisches Argument für die Priorisierung des Veloverkehrs (u.a. Treibstoffverbrauch, Lärm, Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Ausstoss usw.) angeführt wird. Mangels ökologischer Gewichtung wird auch nicht zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr differenziert. Die ökologische Begründung für die Priorisierung des Veloverkehrs sollte unbedingt ergänzt und davon ausgehend das Verhältnis zu andern Verkehrsmitteln sorgfältig differenziert werden.

**Velorouten auf verkehrsarmen Strassen und Wegen:** Der Grundsatz, dass für Velorouten nach Möglichkeit verkehrsarme Strassen und Wege zu wählen sind, darf nicht bedeuten, dass der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen verdrängt wird. Vielmehr ist auch dort nach Möglichkeiten zu suchen, den übrigen Verkehr zu vermindern und die Sicherheit für Velofahrende zu gewährleisten.

**Koexistenz aller Verkehrsarten:** Koexistenz aller Verkehrsarten als Ziel muss Vorrang für die schwächeren bzw. gefährdeten Verkehrsteilnehmenden umfassen. In der Praxis führt Koexistenz sonst zu einer Benachteiligung des Veloverkehrs.

#### Kapitel 1.4 Strategie und Ziele (Seiten 11-12)

**Zielgruppe Kinder und Jugendliche:** Der Rückgang der mit dem Velo zurückgelegten Strecken bei Kindern und Jugendlichen ist alarmierend und sollte zu einer deutlichen Verstärkung der Bemühungen zur Förderung des Veloverkehrs führen. Der Sachplan trägt – entgegen der Behauptung auf Seite 12 – dieser Herausforderung kaum Rechnung.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Interpellation „Velo-Schnellstrassen als Lösung für die Zunahme des Pendlerverkehrs und zur Entlastung der Strassen?“ (Interpellation 223-2013 vom 2. September 2013). In seiner Interpellationsantwort hat der Regierungsrat bezüglich Rückgang der Velonutzung bei den Schülerinnen und Schülern auf die Erarbeitung des Sachplans Veloverkehr vertröstet. Den damit geschürten Erwartungen wird der vorliegende Sachplan in keiner Art und Weise gerecht.

**Angebot von Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen:** Der hohen Sensibilität grosser Bevölkerungskreise auf (effektiv oder subjektiv empfundene) fehlende Sicherheit ist Rechnung zu tragen. Allerdings darf die propagierte Verlagerung der Velorouten weg von Kantonsstrassen nicht zu einer Verdrängung des Veloverkehrs führen, die (allenfalls auch nur subjektiv) als Benachteiligung und Zurückstellung wahrgenommen wird. Entsprechende Vorschläge sind von Fall zu Fall kritisch zu hinterfragen.

Kantonsstrassen sind in der Regel die direktesten und schnellsten Verbindungen. Für Alltags-Velofahrer/innen ist dies das zentrale Kriterium. Die Grünen Kanton Bern regen darum an, dass Velorouten mit kantonaler Netzfunktion nur dann über weniger befahrene Gemeinde- und Privatstrassen gelegt werden, wenn sich diese besser eignen und das zentrale Kriterium einer direkten und schnellen Verbindung nicht tangiert werden.

**Velobahnen:** Angesichts der starken Zunahme der Mobilität und der Pendlerströme haben Velobahnen für die Steigerung des Anteils des Veloverkehrs grosses Potenzial. Velobahnen kommt die Funktion zu, eine möglichst direkte, schnelle, unterbruchsfreie und sichere Verbindung zwischen A und B für Pendler/innen sicherzustellen. Auch wenn Velobahnen einen Sekundärnutzen für Touristinnen und Touristen abwerfen, so müssen für deren Planung und Realisierung nicht touristische Überlegungen im Vordergrund stehen, sondern jene der Pendler/innen. Unter der Voraussetzung der Sicherheit und Unterbruchsfreiheit kann eine Velobahn dabei – unabhängig von ästhetischen Überlegungen – auch auf einer Hauptverkehrsachse geführt werden.

**Änderungsantrag, neu:** „Den Forderungen aus Velo- und Tourismuskreisen nach schnellen, sicheren und attraktiven Veloverbindungen, die abseits stark befahrener Strassen und vortrittsberechtigt geführt sind (Velobahnen).“

**Vortrittsregelung:** Die auf Seite 12 erwähnten Massnahmen (Entlastung von Strassen mit hoher Bedeutung für den Veloverkehr vom motorisierten Individualverkehr; Verkehrsberuhigung; Vortrittsberechtigung für Velo) sind zentral für eine effektive Förderung des Veloverkehrs.

Die Grünen Kanton Bern beantragen betreffend Vortrittsregelung eine höhere Priorisierung des Veloverkehrs: Kreuzen wichtige Velorouten Erschliessungs- und Sammelstrassen, soll der Veloroute nicht nur „wenn sinnvoll“, sondern im Grundsatz Vorfahrt eingeräumt werden.

**Änderungsantrag, neu:** „Die Vortrittsregelung entlang wichtiger Velorouten ist bei jedem Knoten zu prüfen. Kreuzen wichtige Velorouten Erschliessungs- und Sammelstrassen, ist der Veloroute Vorfahrt einzuräumen, wenn nicht wichtige Gründe dagegen sprechen.“

## **Kapitel 1.5 Zweck, Inhalt und Form** (Seiten 12-13)

**Physische Netzlücken,** Tabelle 1: Für die Grünen Kanton Bern ist nicht klar, wieso der Sachplan Veloverkehr nur qualitative, nicht aber physische Netzlücken ausweisen sollte. Das Bestehen von physischen Netzlücken, also fehlenden Verbindungen, läuft den Bestrebungen der Veloförderung fundamental entgegen. Wir gehen davon aus, dass sich in Tabelle 1 ein Fehler eingeschlichen hat und es richtigerweise „physische und qualitative Netzlücken“ heissen müsste.

**Änderungsantrag, neu:** „fokussiert auf ausgewiesene physische und qualitative Netzlücken“

## **Kapitel 2 Grundsätze** (Seiten 15-17)

**2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen:** Die Grünen Kanton Bern bedauern, dass Bike-and-Ride-Anlagen nicht Gegenstand des Sachplans Veloverkehr sind. Die Umsteigebeziehung zwischen Bahn, Bus, Tram und Velo muss verbessert werden, wenn der Anteil Veloverkehr am Gesamtverkehr gesteigert werden soll.

**Antrag:** Die Grünen Kanton Bern beantragen, Bike-and-Ride-Anlagen im Sachplan Veloverkehr zu berücksichtigen.

**2.6.4 Monitoring und Berichterstattung:** Die Grünen Kanton Bern regen an, für den vom Tiefbauamt periodisch zu erstellenden Bericht eine geeignete Mindestvorgabe betreffend Periodizität festzuhalten. Damit wird gleichzeitig eine gewisse Flexibilität gewahrt und zu lange Fristen zwischen der Berichterstattung bzw. Anpassung des Sachplans werden verhindert.

## **Kapitel 3 Planung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion** (Seiten 18-20)

**3. 1 Leitsätze – Angebot von Velorouten abseits der Hauptverkehrsstrassen:** Die Grünen Kanton Bern begrüßen grundsätzlich, wenn vermehrt auch ein Angebot für den Veloverkehr abseits stark befahrener Hauptverkehrsstrassen in Betracht gezogen wird. Wichtig ist uns dabei, dass dieser Leitsatz nicht zu einer Verdrängung des Veloverkehrs von Kantonsstrassen führt (vgl. auch Bemerkung zu Kapitel 1.4) und dass genügend strenge Kriterien sicherstellen, dass solche Routen nicht weniger attraktiv (z.B. längere Strecke, mehr Steigungen usw.) sind bzw. so wahrgenommen werden. Im Zusammenhang mit der Strategie der Verlagerung weg von belasteten Strassen weisen wir auf die Gefahr hin, dass zu viel Verantwortung auf die Gemeinden abgeschoben wird, die möglicherweise nicht in jedem Fall in der Lage sind, die betreffenden Vorhaben umzusetzen.

**3.2.3 Netzlücken:** Für eine effektive Förderung des Veloverkehrs erachten die Grünen Kanton Bern eine Kann-Formulierung zur Behebung von Netzlücken als ungenügend.

**Änderungsantrag, neu:** „Netzlücken lösen ein Projekt mit dem Ziel ihrer Behebung für den Veloverkehr aus (vgl. auch Objektliste in Anhang 1.1).“

## Kapitel 4 Zuständigkeiten und Finanzierung (Seiten 21-22)

Die Gemeinden bzw. Private sind zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Velorouten auf ihren Strassen und Wegen. Dieser Grundsatz sollte noch mehr betont werden – und die Gemeinden bzw. Private sollten vermehrt angehalten werden, ihn auch zu befolgen und ihre Bemühungen zur Förderung des Veloverkehrs zu verstärken. Wichtig wäre nur schon eine konsequente Signalisation und Markierung zugunsten des Veloverkehrs. Das Umwelt-Gemeinderating 2013, durchgeführt von WWF und VCS in Zusammenarbeit mit 25 grösseren Berner Gemeinden, hat gezeigt, dass es in vielen Gemeinden noch an entsprechenden Instrumenten und Massnahmen fehlt.

## Kartenteil (ab Seite 36)

Die Grünen Kanton Bern nehmen nur zu einzelnen, uns besonders wichtig scheinenden Punkten Stellung. Für eine detaillierte Beurteilung der einzelnen Strecken verweisen wir auf die regionalen Fachorganisationen (u.a. Pro Velo und VCS), deren Hinweise zu den Strecken und Netzlücken wir unterstützen.

## Region Bern-Mittelland

**Generelle Bemerkung zu den Karten zum Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland:** Die Kommission der RKBM hat den Schlussbericht zur regionalen Velonetzplanung am 27. Februar 2014 genehmigt und Ende März 2014 im Internet veröffentlicht. Aus einer begleitenden Medienmitteilung geht hervor, dass die regionale Velonetzplanung (noch) nicht auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr abgestimmt ist. Diesbezüglich wurde zum weiteren Vorgehen folgendes festgehalten: „Bestehende Differenzen zwischen dem regionalen Velonetzplan und dem sich in Mitwirkung befindenden kantonalen Sachplan Veloverkehr werden im Rahmen der Überführung des Netzplans ins RGSK der 2. Generation bereinigt (Medienmitteilung vom 26. März 2014). Mit der damit vorgespurten einseitigen Anpassung der regionalen Planung an den kantonalen Sachplan sind wir nicht einverstanden. Die regionale Planung basiert auf einer breiten Mitwirkung; dieser Bottom-up-Ansatz sollte überall dort für die kantonale Planung massgebend sein, wo er sich zugunsten des Veloverkehrs auswirkt. Mit dem Top-down-Ansatz der kantonalen Planung sollten allfällige Verbesserungen der regionalen Planung zugunsten des Veloverkehrs bewirkt werden.“

**Generell wird erwartet, dass die kantonale Planung im Lichte der Ergebnisse der regionalen Planung überprüft und – wo es sich zugunsten des Veloverkehrs auswirkt – angepasst wird.** Ein systematischer Vergleich der beiden Planungen ist uns im Rahmen dieser Mitwirkung aus Zeitgründen und mangels umfassender Ortskenntnisse nicht möglich. Wir beschränken uns auf ein paar Hinweise, die die Notwendigkeit einer gründlichen Abstimmung, Überarbeitung und Ergänzung der kantonalen Planung exemplarisch bestätigen:

- Konkret ist zum Beispiel die direkte Verbindung zwischen Zollikofen und Ittigen (mit Engpass bei der Unterführung der Grauholz-Autobahn in der Nähe der Raststätte Grauholz) als Netzlücke und Schwachstelle in den kantonalen Sachplan aufzunehmen. In der regionalen Netzplanung wird diese Verbindung ausdrücklich als tangentielle Verbindung zwischen grossen Agglomerationsgemeinden beim Zentrum Bern mit „sehr hohem Verkehrspotenzial“ erwähnt. Die Verbindung ist deshalb als Schwachstelle in die regionale Planung aufgenommen worden (Gemeinden Ittigen und Zollikofen, Länggasse). Im kantonalen Sachplan ist sie nur informativ als „Veloroute anderer Träger“ eingetragen, was absolut ungenügend ist; die Verkehrssicherheit ist darauf nicht gewährleistet.
- Gravierende Mängel punkto (zumindest subjektiv empfundener) Verkehrssicherheit weist auch die Bernstrasse in Zollikofen auf; dies wird leider weder in der regionalen noch in der kantonalen Planung wahrgenommen. Die Strasse ist zwar nach dem Koexistenz-Prinzip des „Berner Modells“ gestaltet, jedoch

wurden Weiterentwicklungen dieses Modells, wie sie beispielsweise auf der Schwarzenburgstrasse in Köniz mit Verkehrsdosierung und Tempo 30 realisiert wurden, in Zollikofen bisher nicht realisiert. Verbesserungen sollten unbedingt im Zusammenhang mit der überfälligen Inbetriebnahme des Pilotprojekts Verkehrsmanagement Bern-Nord geprüft und umgesetzt werden.

- Bei der festgestellten Netzlücke 08, Korridor Oberzollikofen-Schönbühl, herrscht ausgeprägter Handlungsbedarf im Gebiet des SBB-Bahnhofs Zollikofen (auf Gemeindegebiet Münchenbuchsee): Es fehlt die Verbindung von der Bernstrasse in den Veloweg, der zwischen den Geleisen und dem ehemaligen Fromalp-Gelände verläuft. Mit der Schaffung einer Verbindung könnte der McDonalds-Kreisel umfahren werden.
- Bei der Routenoptimierung Nr. 130, Kehrsatz-Bern-Hinterkappelen, ist der Status VO (Vororientierung) fraglich, da die Planung im Rahmen der regionalen Richtplanung „Aareschlaufen“ (für einen Teil der RKBM) schon weit fortgeschritten ist. Ebenso fraglich ist es, die vorgesehene Route entlang der Aare nur als Tourismus- und Freizeitroute zu betrachten – sie könnte wegen der landschaftlichen Attraktivität, der Ruhe (abseits vom Strassenverkehr) trotz der längeren Distanz entlang der Aareschlaufen auch zu einer attraktiven Alltagsroute für Pendlerinnen und Pendler werden, die für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung und besonders nach Feierabend wieder zurück nicht nur eine möglichst kurze, sondern auch eine entspannende Route suchen.

Zu den weiteren Routen:

- Korridor (06) Worb-Stettlen: W1  
Wir begrüßen, dass für die Route Worb-Stettlen als Korridor mit hohem Velopotenzial aber ungenügender Verbindung die Region in Zusammenarbeit mit dem Teifbauamt eine definitive Routenführung festlegen muss. Wir weisen aber bereits jetzt darauf hin, dass uns die Routenführung über die Kantonsstrasse absolut ungeeignet erscheint, da die Kantonsstrasse nicht durchgehend im notwendigen Umfang ausgebaut werden kann. Engpässe sind vorprogrammiert, z.B. bei der OLWO in Worb, bei der Bahnstation Vechigen (unübersichtliche Kuppensituation) sowie bei den Ortsdurchfahrten Boll und Stettlen.  
Die Planung muss sich auf den Ausbau und die Anpassung der bestehenden Velolandroute Nr 37 konzentrieren (W1). Dabei ist der Anschluss an den bestehenden kantonalen Radweg Stettlen-Ostermundigen entlang der Kantonsstrasse von Deisswil bis Steingrübli (Ostermundigen) sicherzustellen (heute muss aus Sicherheitsgründen auf das Trottoir ausgewichen werden). Die Route von Deisswil nach Worb ist möglichst entlang der Worble zu führen und unnötige Steigungen (v.a. vorbei am Scheibenstand Rüti) sind zu vermeiden. Die Route ist so auszubauen, dass sie problemlos ganzjährig und bei jeder Witterung befahren werden kann.
- Hauptverbindung Rüfenacht (Langenloh) - Gümligen (Murifeld): W2  
Für die Strecke von Langenloh (Rüfenacht) bis ins Murifeld (Gümligen) weist der Sachplan keine Netzlücke aus, obschon eine erhebliche qualitative Lücke besteht. Die Kantonsstrasse ist sehr stark befahren und Velofahrende können bei Gegenverkehr kaum ohne Risiko von Autos und Lastwagen überholt werden. Die Strecke von Gümligen bis Scheyenholz (Rüfenacht) soll zudem in Zukunft als Autobahnzubringer dienen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf dieser Streck also noch wesentlich zunehmen. Auch die Ortsdurchfahrt durch Gümligen ist für den Veloverkehr ungenügend ausgebaut.  
Die Strecke von Langenloh bis ins Murifeld (W2), ist für den Veloverkehr durchgehend auszubauen und als qualitative Netzlücke in den Sachplan aufzunehmen.

- Hauptverbindung Worb-Worb SBB-Rubigen: W3  
Auch für die Strecke Worb-Worb SBB weist der Sachplan keine Netzlücke aus, obschon die Strecke auf der Kantonsstrasse v.a. bergwärts Richtung Worb SBB von Velofahrenden nur mit grösstem Risiko befahren werden kann (siehe auch das vom GGR-Worb am 10.9.2007 erheblich erklärte Postulat der Fraktion EVP). Auch hier muss mit dem Velo aus Sicherheitsgründen auf das Trottoir ausgewichen werden. Für die Ortschaften Worb, Vielbringen, Richigen u.a. ist die Station Worb SBB zudem attraktiv für Bike-and-Ride.  
Die Strecke Worb-Rubigen ist im Sachplan solange als qualitative Netzlücke auszuweisen, bis die Strecke mit einem sicheren Veloweg saniert worden ist. Dabei hat der Abschnitt Worb-Worb SBB (W3) erste Priorität. Der Ausbau der Station Worb SBB als Bike-and-Ride-Standort ist in den Sachplan aufzunehmen.
- Hauptverbindung Worb-Enggistein: W4  
Die Strecke Bollstrasse-Enggisteinstrasse in Worb ist im Sachplan solange als qualitative Netzlücke auszuweisen, bis die Strecke saniert und für Velos sicher ist (W4). Dabei ist der Anschluss an die Worblentalroute zu gewährleisten.
- Weitere fehlende Haupttrouten (blaue Strecken):
  - o Niederscherli-Mittelhäusern: es gibt dort aufgrund des Oberstufenzentrums Niederscherli viel Veloverkehr (mehr als zwischen Gasel und Niederscherli)
  - o Schliern-Schlatt: Langsamverkehrsverbindung zum Fussballplatz von Schliern
- Weitere fehlende neue Routenabschnitte:
  - o Parallelverbindung zum Tram Region Bern, Ast Köniz/Schliern: vor allem im Bereich des Schloss Köniz muss eine sichere Parallelverbindung aufgenommen werden
  - o Fehlende Bezeichnung einer Netzlücke: Die Strecke Seftigen-Uetendorf ist heute für Velos gefährlich; entweder ist ein Ausbau oder eine alternative Route notwendig.
- Aufgehobene / verschobene Freizeitroute:
  - o Es ist nicht ersichtlich, wie die regionale Velo-Route 74 verschoben wird; die heutige Streckenführung ist sicherlich nicht optimal.
  - o Mittelhäusern-Schwarzenburg: Die Zurückstellung des Ausbaus ist nachvollziehbar (Kosten/Nutzen); die Route wird aber oft von (Renn-)Velos benutzt; allenfalls Signalisation einer Parallelroute über Steinenbrünnen?
- Ausbauvorhaben, die die Grünen ausdrücklich begrüssen:
  - o Aarebrücke Länggasse-Breitenrain
  - o Köniztal
  - o Verbesserung der Verbindung über die Aare (Kehrsatz-Muri)
  - o Köniz-Niederwangen-Brünnen
  - o Thörishaus-Wangental-Bümpliz (Route NW der Autobahn)
  - o Wabern (beide Parallelrouten zum Tram Region Bern, Ast Kleinwabern)
  - o Verbesserung der Streckenführung im Saanetal (unterhalb Laupen) und Gürbetal (direktere Verbindungen ohne Hauptstrassen und Steigungen)

## Region Thun – Oberland

- Die Verbindung zwischen Innertkirchen und Meiringen ist in der aktuellen Form unzureichend und müsste zwingend optimiert werden.
- Die Erstellung eines Velowegs von Brienzwiler auf der Brünigstrecke wird unterstützt.
- Die Aufhebung der Verbindung zwischen Meiringen/Hausen über Brünigen auf die Brünigstrasse wird unterstützt.

- Die Aufhebung der Strecke von Bönigen nach Interlaken auf der unteren Bönigstrasse mit der entsprechenden Eröffnung eines Alternativangebots am Ufer des Brienersees wird unterstützt.
- Die Lösung bezüglich der Verbindung von Interlaken nach Spiez erscheint in der vorliegenden Form wenig sinnvoll und muss überarbeitet werden. Insbesondere die betreffend Netzlücke Nr. 12 formulierte Massnahme Unterseen/Interlaken Querung Aare-Kanal erscheint wenig sinnvoll, da die Situation für den Veloverkehr nicht merklich verbessert wird. So bleibt in der vorliegenden Planung die für den Veloverkehr gefährliche Einfahrt in die Hauptstrasse bestehen.
- Die zwei Verbindungen zwischen Interlaken und Wilderswil müssen wie geplant erhalten bleiben.

### Region Oberaargau

- Die Verbindung Thörigen-Bleienbach ist nicht als Netzlücke ausgewiesen, obwohl das ein sehr gefährlicher Abschnitt für Velofahrende ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei allfälligen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung (Tel. 031 311 87 01).

Mit freundlichen Grüssen



Regula Tschanz  
Geschäftsführerin Grüne Kanton Bern



Bruno Vanoni  
Präsident GFL Zollikofen