

Eilige E-Bike-Pendler erhalten erstmals ein eigenes Wegnetz

E-Bikes ermöglichen umweltfreundliches Pendeln über weite Strecken. Doch dafür braucht es schnelle und sichere Wege. Die Region Bern plant nun ein Netz von Alltagsrouten.

Was lange nur für hartgesottene Velofahrende vorstellbar war, ist dank schnellen E-Bikes nun für viele möglich: das Pendeln zur Arbeit auf zwei Rädern, auch aus der weiteren Agglomeration. Patrick Zysset etwa wohnt am Rand von Aarberg. Mit seinem E-Bike ist er in rund 45 Minuten am Arbeitsplatz in Bern. «Mit dem Postauto dauert es gleich lang», sagt er. Doch die Postautos seien «zu den Stosszeiten sehr voll, und im Sommer ist es oft auch unangenehm heiss».

Das Pendeln mit dem E-Bike gefällt Zysset gut. «Ich bin gerne draussen und auch sonst oft mit dem Velo unterwegs.» Für den rund zwanzig Kilometer langen Arbeitsweg stehen ihm diverse Routen zur Auswahl. Am schönsten sind die Freizeitvelorouten von Schweizmobil, so etwa die Route 890, die den Wohlensee entlangführt. «Im Sommer, wenn ich nach der Arbeit noch ins Wasser hüpfen will, ist das wunderbar», sagt er.

Doch oft nimmt er einen direkteren, schnelleren Weg, der teilweise über Hauptstrassen führt. Hier sind gewisse Abschnitte «unangenehm, weil gefährlich», sagt er. «Autofahrende nehmen E-Bikes meist als Velos wahr, obwohl sie fast so schnell unterwegs sind wie die Autos.» Deshalb unterschätzten sie die Dauer von Überholmanövern. «Oft nehmen sie in unübersichtlichen Situationen zu wenig Rücksicht.» Zysset befasst sich als grüner Gemeinderat von Aarberg auch in seiner Wohngemeinde mit Velofragen, so mit der Sicherheit der Schulwege.

Velonetz für den Alltag

Das Pendeln mit dem Velo soll mit einem Alltagsvelonetz im Grossraum Bern sicherer, attraktiver und schneller werden. Kürzlich ist die Mitwirkungsfrist für ein Netz mit fünf neuen Velohaupttrouten für den Alltagsverkehr abgelaufen (siehe Karte). Im Kern geht es bei der Routenplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) oft um die Verlängerung bereits existierender Radwege in die Agglomeration hinaus.

So hat E-Bike-Pendler Zysset mit der für den Autoverkehr gesperrten Halenstrasse bereits eine sehr gute Veloroute durch den Bremgartenwald in das Berner Länggassquartier. Mit der neuen Route 4 soll auf der anderen Seite der Halenbrücke ein Korridor mit zwei Wegvarianten entstehen – zwar noch nicht ganz nach Aarberg, aber immerhin bis nach Meikirch. Die insgesamt fünf neuen Velokorridore sind die Zubringer aus der Agglomeration bis zum Stadtrand, wo sie ins Stadtberner Velonetz übergehen.

So wird ein sternförmiges Velonetz für den Grossraum Bern entstehen. Komplette ist das Netz aber auch damit noch nicht. Geplant ist zwar eine Route von Münsingen via Gürbetal nach Wabern. Eine direkte Route von Münsingen nach Bern via Aaretal fehlt jedoch. Sie ist vertagt, weil der Ausbau der Bahnstrecke durchs Aaretal noch nicht feststeht. Denn diese Veloroute soll voraussichtlich die Bahnlinie entlangführen. Früher dran ist man dafür mit einer weiteren Veloroute durchs Worblental.

Künftig ein Bundesauftrag

Schon bald wird der Bund die Kantone und Gemeinden verpflichten, sichere Velowege zu planen. Das Veloweggesetz steckt momentan in den Mühlen des eidgenössischen Parlaments. Obwohl das Schweizervolk den Veloartikel in der Bundesverfassung 2018 mit einer überwältigenden Dreiviertelmehrheit angenommen hat, sind bereits Abschwächungen gegenüber der Bundesratsvorlage absehbar.

So sollen Fachorganisationen wie Pro Velo kein Beschwerderecht gegen ungenügende Planungen erhalten. «Wir bedauern das», sagt der Präsident von Pro Velo Region Bern, SP-Stadtrat Michael Sutter. «Damit steigt das Risiko, dass Velowege nicht optimal geplant werden.» Die für den Grossraum Bern vorgeschlagenen Alltagsvelorouten begrüsst Pro Velo im Grundsatz und fordert primär eine rasche Umsetzung.

Die RKBM jedenfalls will das Velonetz für den Arbeitsverkehr vorantreiben. Für die Mitwirkung hat sie diverse Linienführungen für einzelne Routen oder Abschnitte vorgeschlagen. Mit rund 400 Mitwirkungseingaben war das Echo enorm. Der Fachbereich Verkehr der RKBM wird diese auswerten und danach den definitiven Routenplan präsentieren.



Realisiert werden die Routen vom Kanton oder den Gemeinden, je nachdem, wem die Strasse gehört. Der Spatenstich für die ersten der fünf Routen soll zwischen 2023 und 2027 erfolgen – abgestimmt auf das kommende Agglomerationsprogramm des Bundes, mit dem die Alltagsvelorouten mitfinanziert werden. Immerhin: Verglichen mit dem bisher sehr partiellen Ausbau ist dies ein neuer Schub, und dies erst noch relativ zügig.

Unfallzahlen steigen

Velos und E-Bikes sind sehr gute Alternativen zum Autoverkehr, der in der Schweiz das grösste Klimaproblem darstellt. Auch verglichen mit Elektroautos können E-Bikes mit ihrem sehr viel tieferen Stromverbrauch punkten. Sie können zudem bewirken, dass teure ÖV-Ausbauten zumindest reduziert werden. Der grösste Effekt für die Umwelt ergibt sich, wenn Autofahrende umsatteln. Der Umstieg aufs E-Bike dürfte vielen leichterfallen als jener aufs Velo.

Doch gerade ungeübte Zweiradfahrer und -fahrerinnen sind am ehesten auf sichere Velorouten angewiesen. Dass dies dringlich ist, zeigen die steigenden Unfallzahlen. So starben 2020 in der Schweiz 29 Radfahrer – fast doppelt so viele wie im Vorjahr. Im Zehnjahresvergleich hat sich auch die Gesamtzahl der Unfälle verdoppelt, in die Velofahrende involviert waren.

Simon Thönen
Der Bund
4.11.2021