



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	125-2025
Vorstossart:	Interpellation
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2025.GRPARL.320
Eingereicht am:	04.06.2025
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Reinhard (Thun, FDP) (Sprecher/in)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	
Dringlichkeit gewährt:	Nein
RRB-Nr.:	1057/2025 vom 15. Oktober 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Verkehrspolitik gegen das Gewerbe? Erreichbarkeit von Innenstädten für Handwerker, Lieferanten, Dienstleister und Betreuungsdienste sicherstellen!

In mehreren Städten ist eine Entwicklung zu beobachten, die Handwerker, Lieferanten und weitere Dienstleister zunehmend vor kaum lösbare Probleme stellt: Fahrspuren werden reduziert, Ladezonen aufgehoben, Zufahrten gesperrt oder zeitlich massiv eingeschränkt. Fahrradachsen, Begrünungsprojekte und Verkehrsberuhigungen werden einseitig umgesetzt, ohne funktionierende Lösungen für das Gewerbe anzubieten. Die Folge: Handwerker können Material nicht mehr ausladen, Dienstleister finden keine Haltemöglichkeiten, spontane Einsätze werden verunmöglicht – was schliesslich dazu führt, dass gewisse Gebiete gar nicht mehr bedient werden. Besonders gravierend ist die Situation auch für ältere Personen und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen. Sie sind vielfach auf Pflegedienste, Fahrdienste, mobile Ärztenetzwerke oder auch handwerkliche Hilfeleistungen im Alltag angewiesen. Wenn diese Dienste nicht mehr oder nur mit grossem Aufwand erbracht werden können, führt dies zu einer echten Versorgungslücke – mitten in unseren Städten.

Die Verkehrspolitik darf nicht blind auf Symbolpolitik setzen, sondern muss auch die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Grundversorgung berücksichtigen. Städte sind kein Freilichtmuseum – wer will, dass Gebäude, Anlagen und Menschen versorgt, gepflegt und unterstützt werden, muss sicherstellen, dass die entsprechenden Personen überhaupt dorthin gelangen können. Gerade ältere Menschen haben ein Anrecht darauf, dass sie nicht durch falsche Verkehrspolitik zusätzlich isoliert oder benachteiligt werden.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die aktuelle Erreichbarkeit der grösseren Städte im Kanton für Handwerker, Lieferdienste, Pflegedienste und weitere mobile Dienstleister ein?

2. Wie beurteilt der Regierungsrat die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen von stark eingeschränkten Lade- und Zufahrtsmöglichkeiten auf das Gewerbe sowie auf die Versorgung älterer und betreuungsbedürftiger Menschen?
3. Gibt es im Kanton Mindeststandards oder Empfehlungen zur Berücksichtigung von Gewerbe- und Betreuungsbedürfnissen in städtischen Verkehrskonzepten?
4. Inwiefern kann der Kanton bei kommunalen Verkehrskonzepten mitreden, insbesondere wenn Kantonsmittel (z. B. für Strassenbau, Velowege oder Begrünung) eingesetzt werden?
5. Sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit, dass bei Verkehrsprojekten künftig systematisch die Auswirkungen auf Gewerbe, Versorgungssicherheit und Erreichbarkeit geprüft und transparent gemacht werden?
6. Wäre der Regierungsrat bereit, in einem Bericht darzulegen, welche städtischen Projekte in den letzten fünf Jahren zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit für Gewerbe, Pflegedienste und ähnliche Dienstleister geführt haben – und welche Massnahmen in Planung oder Umsetzung sind, um Gegensteuer zu geben?

Antwort des Regierungsrates

Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass Innenstädte generell gut erreichbar sind. Das oberste Ziel der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie ist die Gewährleistung einer hohen Erreichbarkeit des Kantons. Eine gute Erschliessung der Städte ist für das regionale Gewerbe wichtig. Eine entsprechend wichtige Bedeutung kommt ihr deshalb in der kantonalen Verkehrs- und Siedlungsplanung zu.

So unterstützt der Kanton auch innovative Ansätze von Gemeinden, Regionen und Privaten bei Bestrebungen einer effizienten City Logistik und einer Abhol-/Aufgabefrastruktur auf der letzten Meile zu schaffen. Beispielsweise in Bern, wo getestet wird, wie mittels eines autonomen Fahrzeugs die Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile in Zukunft gestaltet werden könnte. All diese Bestrebungen haben zum Ziel, den beschränkten Raum möglichst effizient zu nutzen.

1. *Wie schätzt der Regierungsrat die aktuelle Erreichbarkeit der grösseren Städte im Kanton für Handwerker, Lieferdienste, Pflegedienste und weitere mobile Dienstleister ein?*

In den urbanen Zentren treten Einschränkungen erwartungsgemäss vor allem während der Hauptverkehrszeiten auf, wenn das gesamte Verkehrssystem stark beansprucht ist. Dem Regierungsrat liegen derzeit aber keine Informationen oder Daten vor, die auf ein gravierendes, grundsätzliches Problem hinsichtlich Erreichbarkeit in grösseren Städten betreffend der genannten Mobilitätsbedürfnisse hindeuten würden. Der Kanton beobachtet die Entwicklung jedoch sorgfältig.

2. *Wie beurteilt der Regierungsrat die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen von stark eingeschränkten Lade- und Zufahrtsmöglichkeiten auf das Gewerbe sowie auf die Versorgung älterer und betreuungsbedürftiger Menschen?*

Der Regierungsrat teilt die Haltung, dass eine schlechtere Zugänglichkeit gegebenenfalls zu einer längeren Abwicklungszeit für Dienstleister führen und das Gewerbe und seine Kundschaft insgesamt belasten kann. Dies lässt sich insbesondere im städtischen, dicht besiedelten Gebiet aber aufgrund der vielen überlagernden Nutzungen und der knappen räumlichen Verhältnisse

nicht grundsätzlich vermeiden. Der Regierungsrat begrüsst und unterstützt deshalb, wie einleitend erwähnt, Bestrebungen, die das Wachstum des Verkehrsaufkommens eindämmen und insbesondere für die Innenstädte verträglicher gestalten.

3. *Gibt es im Kanton Mindeststandards oder Empfehlungen zur Berücksichtigung von Gewerbe- und Betreuungsbedürfnissen in städtischen Verkehrskonzepten?*
4. *Inwiefern kann der Kanton bei kommunalen Verkehrskonzepten mitreden, insbesondere wenn Kantonsmittel (z. B. für Strassenbau, Velowege oder Begrünung) eingesetzt werden?*

Das kantonale Strassengesetz nennt in Art. 3 sehr allgemein gehaltene Wirkungsziele (die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sind aufeinander abzustimmen; Strassen sind so zu planen, bauen und betreiben, dass sie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen; etc.). Im Übrigen hält das Gesetz fest, dass Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Finanzierung von Gemeindestrassen Sache der Gemeinden ist (Art. 41 ff. SG). Der Strasseneigentümerin stehen im Weiteren Normen und Standards der Berufs- und Fachverbände bezüglich Gestaltung und Lenkung der Mobilität zur Orientierung zur Verfügung. Der Fachverband Mobility Management Suisse hat jüngst beispielsweise Standards zu Mobilitätskonzepten veröffentlicht, die aus Sicht der Regierung eine angemessene Orientierungshilfe bilden.

Kommunale Verkehrskonzepte fallen nicht in die Planungshoheit des Kantons, sondern liegen in der Zuständigkeit der Gemeinden. Der Kanton nimmt dazu daher grundsätzlich keine Stellung. Die Ausnahme bilden kommunale Verkehrskonzepte, die im Rahmen eines Planerlassverfahrens von bspw. regionalen oder kommunalen Richtplanungen, Ortsplanungen, Überbauungsordnungen oder Geschäften nach Koordinationsgesetz zur Genehmigung dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung) vorgelegt werden.

Dann sind die Aspekte der Verkehrserschliessung oftmals zentraler Prüfgegenstand und der Kanton nimmt als Genehmigungsbehörde im Rahmen seiner Zuständigkeiten direkten Einfluss, wobei Empfehlungen oder gegebenenfalls auch Genehmigungsvorbehalte ausgesprochen werden. So prüft der Kanton bei kommunalen und regionalen Planungen beispielsweise, ob übergeordnete Ziele und Standards eingehalten werden. Dabei orientiert sich der Kanton an der 4V-Strategie der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen.

Es gibt indes keine kantonalen Standards, die die Gemeinden bei kommunalen Verkehrskonzepten erfüllen müssen.

5. *Sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit, dass bei Verkehrsprojekten künftig systematisch die Auswirkungen auf Gewerbe, Versorgungssicherheit und Erreichbarkeit geprüft und transparent gemacht werden?*

Die Berücksichtigung sämtlicher Mobilitätsbedürfnisse gilt heute als etablierter Standard bei der Planung von Verkehrsprojekten. Der Regierungsrat erachtet daher weitergehende systematische Überprüfungen als nicht erforderlich, zumal diese mit neuen administrativen Hürden verbunden wären und keinen erkennbaren Mehrwert erwarten lassen.

6. *Wäre der Regierungsrat bereit, in einem Bericht darzulegen, welche städtischen Projekte in den letzten fünf Jahren zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit für Gewerbe, Pflegedienste und ähnliche Dienstleister geführt haben – und welche Massnahmen in Planung oder Umsetzung sind, um Gegensteuer zu geben?*

Nein. Es bestehen heute keine verwertbaren Daten für die gewünschte Berichterstattung. Der Regierungsrat erachtet einen Statusbericht auch grundsätzlich als nicht angezeigt, da er seinen Nutzen im Vergleich zu den damit verbundenen Kosten als nicht gerechtfertigt erachtet.

Verteiler

– Grosser Rat