



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	043-2025
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2025.GRPARL.110
Eingereicht am:	10.03.2025
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Lüthi (Moosseedorf, GLP) (Sprecher/in) Freudiger (Langenthal, SVP) Rappa (Burgdorf, Die Mitte) Hess (Nidau, FDP) Blatti (Oberwil i. S., EDU) Leuenberger (Bannwil, SVP) Bossard-Jenni (Oberburg, EVP) von Arx (Spiegel b. Bern, GLP)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	638/2025 vom 11. Juni 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Ablehnung

Reduktion der Strassenabstände und Potential für Wohnraum ausschöpfen – Bauland mobilisieren

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Vorlage für eine Anpassung der gesetzlichen Strassenabstände zu unterbreiten, um damit insbesondere die Schaffung von zusätzlichen Wohn- und Arbeitsräumen zu ermöglichen:

1. Der Strassenabstand bei Kantonsstrassen gemäss Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe a Strassengesetz wird innerorts von 5 auf 3,6 m reduziert.
2. Der Strassenabstand bei Gemeindestrassen gemäss Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe b Strassengesetz wird innerorts von 3,6 auf 2,5 m reduziert, soweit die Gemeinde in ihrer Gesetzgebung nichts anderes festgelegt hat.
3. Bestehende planerische Festlegungen und spezialrechtliche Vorschriften (insbesondere in Nutzungsplänen, z. B. Baulinien) bleiben vorbehalten, ebenso wie Vorgaben zur Einhaltung der Verkehrssicherheit (insbesondere Sichtbermen, Schwerverkehrskorridore).

Begründung:

Beträchtliches Potential

Gemäss Regierungsrat grenzen rund 750 km Kantonsstrasse ein- oder beidseitig an Bauzonen. Dies ergibt bei einer Reduktion um 1,5 m konservativ berechnet (nur einseitig) 1 125 000 m². Bei einer nur zweistöckigen Bebauung ergibt dies 2 250 000 m² Wohnfläche. Dies entspricht 22 500 Wohnungen à 100 m² – oder 90 000 Bewohnende. Dies ist vergleichbar mit der Bevölkerung von Thun und Köniz zusammen. Wenn nur 10 Prozent realisiert würden, entspräche dies z. B. der Bevölkerung der Gemeinde Belp. Dazu kommt noch die Wohnfläche an den wesentlich längeren Gemeindestrassen. Da die Dimension der Gebäude durch baupolizeiliche Masse fixiert werden, werden bei reduzierten Strassenabständen die Gebäude etwas näher an die Strasse gebaut werden können. Mit der Reduktion der Strassenabstände können wir der Baulandknappheit entgegenwirken, anstatt dass auf der grünen Wiese gebaut werden muss. Das Strassenbild wird sich dabei aber nur marginal ändern.

Nutzen der Strassenabstände

Strassenabstände dienen als Reserve für den Ausbau der Strassenfläche. In der heutigen Zeit ist es jedoch nicht mehr flächendeckend denkbar, Kantonsstrassen um eine zusätzliche Spur auszubauen. Bei einem neuen Strassenabstand von 3,6 m ist weiterhin der Zubau von Fahrradstreifen (1 – 1,5 m) und/oder Trottoirs (1,5 m) möglich. Wo ein Strassenausbau absehbar ist, kann der Kanton mit Baulinien den entsprechenden Strassenraum mit 5 m Abstand sichern. Das durch den Strassenabstand nicht überbaute Land dient heute für Vorplätze, Parkplätze oder für diversitätsarmes Abstandsgrün. Dieses Land ist vor allem bei Kantonsstrassen stark mit Lärm belastet und bietet eine tiefe Aufenthaltsqualität. Die heute immer häufiger gebauten Lärmschutzwände entlang der Kantonsstrassen beeinträchtigen das Ortsbild massiv, im Gegensatz zu neuen, näher gebauten, schallgeschützten Gebäuden.

Bestehende Planungen behalten ihre Rechtskraft, damit nicht plötzlich unzählige, ZPPs und ZÖNs angepasst werden müssen. Auch bestehende Gemeindereglemente, die einen eigenen Gemeindestrassenabstand festlegen, sind von der Revision des kantonalen Rechts nicht betroffen (Gemeindeautonomie), es ist den Gemeinden freigestellt, ob sie den Spielraum nutzen wollen. Gemeindereglemente wiederum, die lediglich auf Artikel 80 Strassengesetz referenzieren, müssen nicht angepasst werden, es gilt bei diesen (dynamischen) Verweisen der neue Abstand. Spezielle Abstandsvorschriften für Schwerverkehrskorridore und Sichtbermen bei Einmündungen bleiben unverändert vorrangig anwendbar – die Verkehrssicherheit wird nicht gefährdet.

Antwort des Regierungsrates

Das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre, Bauland zu mobilisieren und Potential für Wohnraum zu generieren, ist für den Regierungsrat nachvollziehbar. Bauland ist ein wertvolles und zunehmend knappes Gut, insbesondere in Städten und Agglomerationen. Das kontinuierliche Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft führt zu einem steigenden Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen, während unbebaute Grundstücke immer seltener zur Verfügung stehen.

Der Regierungsrat geht angesichts dieser Entwicklung mit den Motionärinnen und Motionären einig, dass das Potential für Bauland und Wohnraum ausgeschöpft werden soll. Er sieht dazu die Siedlungsentwicklung nach Innen ebenfalls als eines der wichtigsten Ziele in der kantonalen Raumplanung. Statt neue Flächen zu erschliessen, wird der Fokus auf der optimalen Nutzung bestehender Siedlungs- und Gewerbegebiete gelegt, beispielsweise durch Aufstockungen, Nachverdichtungen oder Umnutzungen bestehender Gebäude. Neben dem Schutz von wertvol-

len Grün- und Fruchtfolgeflächen trägt dies zur Reduktion der Zersiedelung und zu einer nachhaltigen Entwicklung von Wohnraum bei. Die Rahmenbedingungen für diese Entwicklung werden durch den kantonalen Richtplan definiert. Mit dem kantonalen Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) wird die Entwicklung an geeignete Standorte gelenkt und das Siedlungsgebiet nach innen erweitert. Auf regionaler Ebene verdeutlichen die Agglomerationsprogramme sowie die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) das Potenzial für die Innenentwicklung. Die Umsetzung obliegt den Gemeinden.

Für den Regierungsrat ist es somit zentral, die Realisierung von Wohn- und Gewerberaum in einem ganzheitlichen Kontext zu betrachten. Dazu gehört bei der Entwicklung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten auch die Sicherstellung der notwendigen Flächen für die verkehrliche Erschliessung. Diese umfassen nicht nur Flächen für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, etwa für Velostreifen und -wege sowie für Trottoirs. Dabei kommt den in Art. 80 des Strassengesetz festgelegten Strassenabständen (Bauverbotsstreifen) eine wichtige Bedeutung zu. Sie sorgen dafür, dass ausreichende Flächen für künftig notwendige Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur freigehalten werden. Wie erwähnt, handelt es sich dabei nicht nur um zusätzliche Spuren für den Individualverkehr.

Insbesondere bei der Verdichtung von Wohn- und Gewerbeflächen ist der Anstieg des Fuss- und Veloverkehrs mitzuberücksichtigen. Mehr Verkehr auf Trottoirs und Radwegen erfordert breitere Flächen, um die Sicherheit und den Komfort aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Eine Trottoirbreite von 1,5 Metern, wie sie in der Motion genannt wird, erweist sich oft als zu schmal, besonders in Gebieten, in denen sich auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, etwa im Rollstuhl oder mit Gehhilfen, oder mit Kinderwagen bewegen. In Bereichen mit verstärkter Innenentwicklung sollte zudem besonders auf die ortsbauliche Qualität geachtet werden. Dies bedeutet, dass neben der Fahrbahn ausreichend Raum für breitere Trottoirs sowie für Bäume und Aussenbestuhlung von Gastgewerben eingeplant wird, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. In Ortszentren mit höherem Verkehrsaufkommen und mehr gewerblicher Nutzung sollte zusätzlich Raum für das Verweilen von Passantinnen und Passanten vor Geschäften und Schaufenstern eingeplant werden. Hier sind sogenannte Umfeldzuschläge für die Trottoirbreite notwendig, um die Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Der Regierungsrat lehnt deshalb eine generelle Reduktion der vorgegebenen Strassenabstände ab. Sie würde gewünschte und notwendige Anpassungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der Aufenthaltsqualität erheblich erschweren oder gar verunmöglichen.

Bereits heute sind Ausnahmen von dieser Regelung für die Erstellung von Bauten und Anlagen möglich, sofern weder die Verkehrssicherheit noch die Möglichkeit einer künftigen Strassenerweiterung beeinträchtigt werden. Die im selben Artikel festgehaltenen Strassenabstände für Gemeindestrassen gelten insofern, als dass in den kommunalen Nutzungsplänen oder Gesetzgebungen nichts anderes festgelegt ist. Es steht den Gemeinden somit bereits heute frei, den Strassenabstand von Gemeindestrassen, Privatstrassen im Gemeindegebrauch und kommunalen Fuss- und Radwegen anders zu regeln, sofern die Vorgaben bezüglich Sicherheit eingehalten werden.

Neben infrastrukturellen Aspekten dienen die vorgeschriebenen Strassenabstände dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Umweltbelastungen wie zum Beispiel Lärm und Abgasen. Darüber hinaus tragen die Strassenabstände zur besseren Übersichtlichkeit im Verkehr bei und erhöhen insbesondere auf den überwiegend verkehrsorientierten Kantonstrassen die Verkehrssicherheit. Schliesslich werden die freigehaltenen Flächen im Siedlungsgebiet zunehmend

für Versickerungsflächen, Grünstreifen oder Baumbepflanzungen genutzt, um die Hitze zu reduzieren und das lokale Klima zu verbessern. Der Regierungsrat verweist ergänzend auf seine Ausführungen in der Antwort auf die Interpellation I 226-2024.

Aus den genannten Gründen lehnt der Regierungsrat eine generelle Lockerung der Strassenabstände ab.

Verteiler

– Grosser Rat