



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 002-2022
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.9

Eingereicht am: 05.02.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Müller (Innerberg, SP) (Sprecher/in)
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)
Rüegsegger (Riggisberg, SVP)
Vanoni (Zollikofen, Grüne)
Baumann-Berger (Münsingen, EDU)
Steiner (Boll, EVP)
Herren-Brauen (Rosshäusern, Die Mitte)
Arn (Muri b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 10.03.2022

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

Umsetzung der fünf Veloverkehr-Planungsstudien der RKBM

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. Verhandlung mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zur unverzüglichen Umsetzung der fünf Planungsstudien «Alltagsvelorouten» zu führen
2. sämtliche Massnahmen, die aus den fünf Planungsstudien stammen und im Agglomerationsprogramm der vierten Generation aktuell im B-Horizont (2028-2031) hinterlegt sind, in den A-Horizont (2024-2027) zu verlegen

Begründung:

Ob als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, Schule, Ausbildung oder für die Freizeit, das Veloverkehrsaufkommen hat während der Corona-Pandemie weiter zugenommen und gewinnt damit zusätzlich an Bedeutung. Radfahren zu Pendlerzwecken ist kein kurzfristiger Trend: Der Bund rechnet gemäss den «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) im Basis-Szenario damit, dass die Zahl der mit dem Velo zurückgelegten Personenkilometer zwischen 2017 und 2050 um 97,2 Prozent steigen wird.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs wird nicht nur durch die technische Entwicklung von Fahrzeugantrieben vorangetrieben, sondern auch vom zunehmenden Umweltbewusstsein in der Gesellschaft und einer stärkeren Sensibilität für die eigene Gesundheit. Dieser gesellschaftliche

Wandel mündet nicht nur in einer Anpassung des persönlichen Mobilitätsverhaltens, er beeinflusst darüber hinaus die Klimapolitik und Massnahmen zur Förderung eines ökologisch verträglicheren Verkehrssystems.

Die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel hängt stark von der Infrastruktur ab. Die Kantonsstrassen, die die Gemeinden verbinden, entsprechen oft nicht dem vorgegebenen Standard für den Veloverkehr in Bezug auf Linienführung, Verkehrssicherheit und bauliche Ausgestaltung. Vielerorts ist der geltende Standard für Fahrradspuren auf der Kantonsstrasse nicht oder nur ungenügend erfüllt. Deshalb muss die Infrastruktur für Velofahrende entsprechend ausgebaut werden. 2020/2021 erarbeitete die RKBM zu diesem Zweck in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den betroffenen Gemeinden Planungsstudien zu folgenden fünf Velohaupttrouten-Korridoren (Alltagsvelorouten):

1. Gürbetal: Wabern–Belp/Toffen–Thurnen(–Burgistein)/Riggisberg
2. Wabern–Kehrsatz–Belp Zentrum/Flughafen–Viehweid–Münsingen
3. Münsingen–Konolfingen–Zäziwil/Grosshöchstetten–Biglen
4. Halenbrücke–Uettligen/Ortschwaben–Meikirch
5. Tiefenaustrasse/Raum Wankdorf–Zollikofen–Münchenbuchsee/Moosseedorf–Schönbühl–Bäriswil/Jegenstorf

Diese Routen führen durch folgende Gemeinden: Bäriswil, Belp, Bern, Biglen, Grosshöchstetten, Kaufdorf, Kehrsatz, Kirchlindach, Konolfingen, Köniz, Meikirch, Mirchel, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Riggisberg (inkl. Rümligen), Urtenen-Schönbühl, Thurnen (Kirchenthurnen/Mühlethurnen), Toffen, Wohlen, Zäziwil und Zollikofen.

Die Alltagsvelorouten werden als Massnahmen im Agglomerationsprogramm ausgewiesen, sind in der Regionalen Velonetzplanung hinterlegt und als Handlungsbedarf im Sachplan Veloverkehr des Kanton Bern verankert. Die Alltagsvelorouten verbinden die ländlichen Gemeinden und Agglomerationsgemeinden mit Bern und untereinander und übernehmen die Funktion eines durchgängigen kantonalen Netzes auf den Hauptverbindungen: Eine Alltagsveloroute übernimmt dieselbe Erschliessungs- und Verbindungsfunktion wie eine Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr – unabhängig davon, ob die Route über kantonale oder kommunale Strassen führt. Entsprechend muss der Kanton bei der Umsetzung die Verantwortung oder mindestens die koordinative Leitung übernehmen – auch wenn einzelne Abschnitte gemäss geltendem Strassengesetz (das sich momentan in der Revision befindet) nicht ausschliesslich in den Verantwortungsbereich des Kantons fallen.

Das kantonale Tiefbauamt (TBA-OIK II) hat die Federführung bei der Umsetzung der Massnahmen für die fünf Velokorridore und hat diese auch entsprechend priorisiert. Die Mitwirkungsberichte zu den Planungskorridoren seitens RKBM werden bereits im April/Mai 2022 vorliegen. Gemäss Antwort auf die Anfrage 2 (Umsetzung der fünf Planungsstudien Veloverkehr RKBM) der Wintersession 2021 durch Grossrat Stefan Bänz Müller an den Regierungsrat ist die hauptsächliche Realisierung jedoch erst im Zeitraum zwischen 2028 und 2031 oder noch später geplant. Dies ist eindeutig zu spät. Der Kanton muss jetzt auf die Verschiebung der Massnahmen vom B- in den A-Horizont Einfluss nehmen. Die dafür notwendigen Personal- und Finanzressourcen sind durch den Regierungsrat entsprechend sicherzustellen, so dass nach erfolgreichen Verhandlungen zu den Agglomerationsprogrammen mit Bund und RKBM die Umsetzung der fünf Velokorridore aus den Planungsstudien zeitnah gestartet werden kann. Unabhängig von der Gesamtheit der Aufgaben zeigen die fünf Planungsstudien, dass teilweise dringender Handlungsbedarf besteht – insbesondere, aber nicht ausschliesslich auch auf Strecken, die von Schülerinnen und Schülern genutzt werden. Auf gewissen Abschnitten – beispielsweise der Uettligenstrasse bei Halen oder der Grabenstrasse/Riggisbergstrasse zwischen Thurnen und Riggisberg – ist der Handlungsbedarf seit Jahrzehnten bekannt, wurde jedoch nie angegangen.

Begründung der Dringlichkeit: Die Agglomerationsprogramme befinden sich derzeit noch beim Bund in der Prüfung. Solange die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen und die Agglomerationsprogramme noch nicht genehmigt wurden, besteht problemlos Handlungsspielraum. Da bis Ende März 2022 alle Programme geprüft sein werden, ist das Zeitfenster für Interventionen und Repriorisierung der Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs jedoch knapp. Der Kanton muss daher mit der RKBM innerhalb der nächsten Wochen beim Bund die Änderungen beantragen. Danach wird das Vorhaben ungleich schwieriger.

Verteiler

– Grosser Rat