



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 227-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.346

Eingereicht am: 29.11.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Remund (Mittelhäusern, Grüne) (Sprecher/in)
von Wattenwyl (Tramelan, Grüne)
von Arx (Schliern b. Köniz, glp)
Berger-Sturm (Grosshöchstetten, SP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 02.12.2021

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Wachstumsprognosen für den Verkehr – Anpassung an die neuen Verkehrsperspektiven des ARE

Der Kanton Bern verwendet in den Planungsdokumenten für Verkehrsbauten die Wachstumszahlen basierend auf NISTRA¹. Das für die beiden Umfahrungsprojekte Aarwangen und Oberburg verwendete Verkehrsmodell enthält Wachstumsraten von 0,5 Prozent pro Jahr. Die hohen Wachstumsraten bewirken, dass der Bedarf der zusätzlichen Kapazitäten gerechtfertigt wird, und verzerren die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zugunsten der Projekte. Die Annahmen bezüglich des Wachstums sind insofern zentral für die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen.

In den neuen Szenarien des ARE vom November 2021² fallen die Wachstumsprognosen massiv kleiner als bislang aus. Diese Szenarien beziehen erstmals die neuen internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Klimaschutzes mit ein (Netto-Null-Ziel bis 2050) und berücksichtigen auch neue gesellschaftliche und mobilitätsbezogene Entwicklungen (Urbanisierung, Alterung der Bevölkerung, Homeoffice, Sharing Economy, Siedlungsverdichtung, Automatisierung usw.). Der motorisierte Individualverkehr nimmt gemäss Basis-Szenario des ARE bis 2050 nur noch marginal zu (3 bis 4 Prozent). Beim Arbeitsverkehr, der gerade auch im Falle von Oberburg und Aarwangen die meisten Staus verursacht, ist der Trend sogar negativ (-13 Prozent). Dieses Szenario beinhaltet zudem die vom Bund anvisierte ÖV-Offensive mit einer Verdoppelung des ÖV-Anteils noch gar nicht. Damit wird die Entlastung der Strassen noch deutlicher. Gemäss ARE «bilden die Verkehrsperspektiven (VP) die künftige strategische Grundlage des UVEK zur Planung von Infrastrukturen. [...] Ebenso geben die VP Impulse für raumplanerische

¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/fachdokumente/nistra.html>

² <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven2050.html>

und verkehrspolitische Entscheide [...] und dienen als Grundlage für die Analysen zu Investitionen in Infrastrukturen und Angebote sowie die Mobilitätspolitik».

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Verkehrswachstumswahlen verwendet der Regierungsrat bisher für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht der Regierungsrat aus den neuen Entwicklungsszenarien des ARE?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die bestehenden Planungen aufgrund der neuen Verkehrsperspektiven des Bundes anzupassen?
4. Wie beeinflussen diese neuen Grundlagen des Bundes die weiteren Planungen und Arbeiten an den Verkehrsprojekten Burgdorf-Oberburg-Hasle und Aarwangen?

Begründung der Dringlichkeit: Die Wachstumszahlen spielen eine wichtige Rolle für die Debatte über die Verkehrsausbauten und die Priorisierung derselben. Die Antworten zu dieser Interpellation sollten für die Debatte im Grossen Rat bereitstehen.

Verteiler

– Grosser Rat