



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 162-2020
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2020.RRGR.215

Eingereicht am: 08.06.2020

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)
Rüfenacht (Burgdorf, SP)
Wenger (Spiez, EVP)
Flück (Interlaken, FDP)
Schilt (Utzigen, SVP)
Alberucci (Ostermundigen, glp)
Kullmann (Thun, EDU)
Imboden (Bern, Grüne)
Hamdaoui (Biel/Bienne, CVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1190/2020 vom 28. Oktober 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**

1. **Annahme als Postulat**
2. **Annahme**
3. **Annahme als Postulat**
4. **Annahme als Postulat**
5. **Annahme als Postulat**
6. **Annahme und gleichzeitige Abschreibung**

Kantonale Velo-Offensive II: Mit der Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärts machen!

Der Regierungsrat wird zwecks Verstärkung der kantonalen Velo-Offensive beauftragt,

1. längst festgestellte Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz beschleunigt zu schliessen
2. die Planung und Einrichtung schneller Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden voranzutreiben
3. im Rahmen dieser Zusammenarbeit einen Zeitplan für die beschleunigte Realisierung dieser Velobahnen vorzulegen
4. die nötigen Mittel, insbesondere für die erforderlichen Korridorstudien durch Priorisierung innerhalb der verfügbaren Budgetmittel, bereitzustellen

5. die zuständige Fachstelle des kantonalen Tiefbauamts mit einem ausreichenden Personalbestand auszustatten sowie
6. aufzuzeigen, mit welchen Anpassungen der Rechtsgrundlagen die Einrichtung von (auch temporären) Velobahnen erleichtert und beschleunigt werden könnte

Begründung:

Der Grosse Rat hat am 19. März 2018 eine «kantonale Velo-Offensive» befürwortet und verschiedene Forderungen der entsprechenden Motion 225-2017 gutgeheissen. Um die Sicherheit und Attraktivität der Verkehrsverbindungen für Velofahrende zu erhöhen, insbesondere auch im Hinblick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes, wurden insbesondere zwei zentrale Forderungen mit klaren Mehrheiten unterstützt: Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz, wie sie im Sachplan Veloverkehr 2014 seit Jahren aufgelistet sind, sollen forciert beseitigt werden (in Postulatsform angenommen). Und für den schnellen (E-)Bike-Verkehr sollen auf geeigneten Pendlerstrecken über Gemeindegrenzen hinweg Velobahnen geschaffen werden (in Motionsform beschlossen).

Der Grosse Rat hat die Forderungen nach einer kantonalen Velo-Offensive in grösserem Ausmass unterstützt, als die Kantonsregierung beantragt hatte. Er hat damit auch der positiven Haltung entsprochen, mit der die breite Bevölkerung für eine verstärkte Veloförderung eintritt. Ein halbes Jahr nach dem Grossratsentscheid hat denn auch das Berner Stimmvolk mit 72 Prozent Ja-Stimmen dem «Bundesbeschluss Velo» zugestimmt und damit ein Zeichen für bessere Velowege gesetzt. Ein Jahr danach hat das kantonale Tiefbauamt in einer Mitwirkung eine Anpassung des Sachplans Veloverkehr aus dem Jahr 2014 vorgeschlagen.

Mit der «Anpassung 2019» sollten die Liste der Netzlücken aktualisiert und eine neue Kategorie von Velowegen im Sachplan Veloverkehr verankert werden: So genannte Vorrangrouten sollen künftig als «höchste Netzebene des Veloverkehrs» wichtige Ziele im Alltagsverkehr attraktiv, sicher und schnell miteinander verbinden. Ziel dieser Vorrangrouten ist laut Mitwirkungsunterlagen, «das sehr grosse Potenzial für den Veloverkehr künftig mit besonders attraktiven Verbindungen abzuschöpfen. Damit wird auch der zunehmenden Zahl von E-Bikes Rechnung getragen, die schneller und weiter unterwegs sind». Aufgrund des Potenzials sind Korridore bezeichnet worden, in denen Vorrangrouten angelegt werden sollten. Die Machbarkeit und die genaue Linienführung ist in Korridorstudien noch detailliert zu prüfen.

Nach grossmehrheitlich positivem Echo aus der Mitwirkung hat der Regierungsrat die Anpassungen am Sachplan Veloverkehr am 27. Mai 2020 beschlossen. Die auf der kantonalen Website der Regierungsratsbeschlüsse aufgeschalteten Unterlagen lassen allerdings den Eindruck aufkommen, dass der Regierungsrat die Rolle des Kantons bei der Umsetzung der zentralen Neuerung abgeschwächt hat. So hatte der Entwurf für das Mitberichtsverfahren noch vorgesehen, dass der Kanton «die nötigen Massnahmen für die Realisierung von Vorrangrouten» in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden «plant». Gemäss der vom Regierungsrat beschlossenen Fassung plant der Kanton die Vorrangrouten nicht mehr, sondern er «prüft» bloss noch «die Machbarkeit von Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden».

Diese sind zurzeit daran, ihre Vorstellungen punkto Velorouten in erneuerten Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und zugehörigen Agglomerationsprogrammen festzulegen. In den Entwürfen, die beispielsweise in der Region Bern-Mittelland das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchlaufen haben, sind zwar viele Velohaupttrouten vorgesehen – es werden jedoch viele Jahre vergehen, bis diese Vorrangrouten realisiert oder auch nur fertig geplant sein werden. Für die wichtige Velo-Pendelverbindung von Bern via Rubigen nach Münsingen zum Beispiel ist bis 2027 erst mal eine Studie angekündigt. Dabei sollte die sich bald bietende Gelegenheit des Gleisausbaus zwischen Gümligen und Allmendingen genutzt werden, um den kostengünstigen Bau eines Velowegs im Zusammenhang mit diesem Bahnprojekt früher zu realisieren.

Während des Lockdowns infolge der Coronavirus-Pandemie hat sich gezeigt, wie gross das Potenzial des Veloverkehrs ist: Gemäss einer ETH-Studie hat die Nutzung des Velos kräftig zugelegt – und die per Velo zurückgelegten Strecken haben sich fast verdreifacht. Aufgrund des Velo-Booms sind in etlichen Städten im Ausland und in der Schweiz (so etwa in Berlin, Paris, Mailand, Budapest und Genf) Fahrspuren zumindest temporär für den Veloverkehr reserviert worden (so genannte Pop-up-Bike-Lanes). Im Vortrag zu den Anpassungen des Sachplans Veloverkehr hat die Bau- und Verkehrsdirektion auch unter Corona-Umständen festgehalten: «Die Verlagerung vom motorisierten Verkehrsmittel auf das umweltfreundliche Velo entspricht der 3-V-Strategie «Vermeiden-Verlagern-Verträglich gestalten» der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie. Zudem dient es der Gesundheit, wenn die Leute sich radelnd fit halten».

Es ist deshalb auch aufgrund der Corona-Erfahrungen an der Zeit, der kantonalen Velo-Offensive neuen Schub zu geben. Um das dank E-Bikes gewachsene Potenzial des Veloverkehrs auszuschöpfen und die angestrebte Verlagerung zu erreichen, sind die Einrichtung von Vorrangrouten für den Veloverkehr zu beschleunigen und das Schliessen von Netzlücken voranzutreiben. Weil es um bessere Veloverbindungen über Gemeinde- und zum Teil auch Regionsgrenzen hinweggeht und einheitliche Standards eingehalten werden sollten, kommt dem Kanton eine entscheidende Rolle zu: Er sollte die Regionen und Gemeinden im Hinblick auf die nötigen Korridorstudien, die anschliessende Projektierung und Realisierung zu einem raschen Vorgehen motivieren sowie beratend und finanziell unterstützen.

Die Fachstelle Langsamverkehr (eigentlich ein irreführender Begriff angesichts der schnellen Velo- und E-Bike-Verbindungen, französisch passender mit «sanfter Mobilität» bezeichnet) ist dazu mit dem nötigen Personalbestand auszustatten. Und für die Korridorstudien, Projektierungs- und Ausführungsarbeiten, für die erhebliche Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen abgerufen werden können, sind rechtzeitig finanzielle Mittel des Kantons bereitzustellen. Die nötigen Gelder sollten durch Priorisierung der auch dem Klimaschutz dienenden Velomassnahmen innerhalb der verfügbaren Budget- und Investitionskredite des kantonalen Tiefbauamts mobilisiert werden können. Dies ganz im Sinne der «Erklärung zur Klimapolitik» vom 4. Juni 2019. Darin hat der Grosse Rat seinen Willen bekundet, «das in seinem Einflussbereich Mögliche zu tun, um dem Klimawandel entgegenzutreten» und «mögliche Massnahmen prioritär» zu behandeln.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat unterstützt die Absicht der Motionäre, den Veloverkehr mit Hilfe einer attraktiven Strasseninfrastruktur zu fördern. Für kürzere Fahrten, die mit dem Velo oder dem Elektrovelo zurückgelegt werden können, soll eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur zur Verfügung stehen. Wenn mehr Menschen das Velo im Arbeitsalltag nutzen, kann das insbesondere in den Agglomerationen auch zu einer Entlastung des Strassennetzes führen.

Den Infrastrukturmassnahmen zur Erreichung dieses Ziels wird bereits heute in den wichtigen Planungsinstrumenten (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), Agglomerationsprogramme, Strassennetzplan, Sachplan Veloverkehr) eine hohe Priorität eingeräumt. Auch die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons sieht die Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur für Velofahrende als wichtigen Pfeiler der Verkehrspolitik. Neben der generellen Verbesserung des Veloverkehrsnetzes ist insbesondere die Prüfung von geeigneten Velo-Vorrangrouten im Gang. Die Aufgabe ist aufgrund der verschiedenen Zuständigkeiten (Kanton, Gemeinden) und der damit verbundenen langwierigen Planungen hochkomplex; die Umsetzung der Verbesserung dieser Infrastruktur ist in feste Prozesse eingebunden und wird voraussichtlich mehrere Jahre erfordern.

In den bereits reservierten Budgetmitteln für die Strassenbauprojekte sind zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur vorgesehen. Diese Verbesserungen werden meist im Zuge ohnehin anstehender Strassenbauprojekte umgesetzt. Das Vorgehen gewährleistet eine gesamtheitliche Planung und eine ressourcenschonende Umsetzung.

Die für Planung, Projektierung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zuständigen Oberingenieurkreise des Tiefbauamts verantworten nicht nur den Veloverkehr, sondern unter anderem auch die Substanzerhaltung der Kantonsstrassen, den Lärmschutz, den Schutz von Zufussgehenden, die hindernisfreie Sanierung von Bushaltestellen oder die Sanierung von Unfallschwerpunkten. Das Tiefbauamt muss bei der Umsetzung von Projekten die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, strassengebundenen ÖV und motorisierten Verkehr) sowie die vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen berücksichtigen. Eine verstärkte Fokussierung auf einen Themenbereich, z.B. das Veloverkehrsnetz, ginge zu Lasten eines anderen Themenbereiches oder würde zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen im Tiefbauamt bedingen. Der Handlungsspielraum für eine beschleunigte Umsetzung von Veloinfrastrukturen durch weitere Priorisierungen ist im gegebenen finanzpolitischen Kontext deshalb äusserst eingeschränkt.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass erhöhte Ressourcen im TBA die Umsetzung der aller Projekte nicht automatisch beschleunigen würde. Bei den Routen, welche auf Gemeindestrassen verlaufen, muss die Gemeinde die Planung durchführen. Die Sicherung der finanziellen Mittel und die Planung ist auch dort in feste Prozesse eingebunden und erfordert Zeit.

1. Die festgestellten Netzlücken und Schwachstellen im Veloverkehrsnetz gemäss Sachplan Veloverkehr wurden in der Projektplanung priorisiert. Sie wurden und werden in entsprechenden Projekten und im Rahmen der heute zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend behoben. Viele Kantonsstrassen wurden in den letzten Jahren für den Veloverkehr optimiert. Auch sind mehrere Projekte von Veloführungen abseits von Kantonsstrassen in Planung. Das Tiefbauamt prüft zudem systematisch bei allen Kantonsstrassenprojekten (Ausbau-, Umbau- und Substanzerhaltungsprojekte), ob Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert werden können. Eine unabhängige Bearbeitung von Velolanliegen ausserhalb der bereits vorgesehenen Strassenprojekte wäre in den meisten Fällen ineffizient und mit höheren Kosten verbunden. Der Regierungsrat ist jedoch bereit, das Anliegen der Motionäre zu prüfen und beantragt, Ziffer 1 als Postulat anzunehmen.
2. In den gemäss Sachplan Veloverkehr ausgewiesenen Korridoren werden die Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen bereits heute im Rahmen von Machbarkeitsstudien laufend festgelegt und priorisiert. Die mit Hilfe dieser Korridorstudien ermittelten Massnahmen zur Realisierung der Vorrangrouten werden anschliessend in die oben genannten Planungsinstrumente übertragen. Dadurch werden die Koordination mit weiteren Stellen und Raumansprüchen sowie die Mitfinanzierung durch den Bund (Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF) sichergestellt. Dabei handelt es sich um einen fortlaufenden Prozess, der in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden vorangetrieben wird. Der Regierungsrat beantragt, Ziffer 2 der Motion anzunehmen.
3. Zeitpläne werden bereits erstellt und im Rahmen der genannten Planungsinstrumente mit den beteiligten Partnern abgestimmt. Die zeitliche Umsetzung der Massnahmen ist abhängig von den begrenzt zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen bei allen Beteiligten und ist insbesondere bei Massnahmen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen auch bedingt durch die Vorgaben und Zeitpläne des Bundes. Der Regierungsrat ist bereit, das Anliegen der Motionäre zu prüfen und beantragt, Ziffer 3 als Postulat anzunehmen.
4. Die nötigen Mittel für die Umsetzung von Velomassnahmen, insbesondere auch für Korridorstudien - soweit hierfür das Tiefbauamt zuständig ist -, sind in der Finanzplanung des TBA eingestellt. Die Finanzplanung des TBA ist das Ergebnis einer strikten Priorisierung. Eine beschleunigte Schliessung von Netzlücken und die schnelle Schaffung von Velovorrangrouten würde einen erheblichen jährlichen Mehrinvestitionsbedarf auslösen. Dennoch erklärt sich der Regierungsrat bereit, zu prüfen, in

welchem Rahmen eine Priorisierung der Mittel für die punktuelle beschleunigte Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten zweckmässig und machbar ist. Der Regierungsrat beantragt, Ziffer 4 als Postulat anzunehmen.

5. Eine beschleunigte Bearbeitung der Korridorstudien sowie der Umsetzung von Velovorrangrouten neben den bestehenden Aufgaben bedingt zwingend zusätzliche personelle Ressourcen im Tiefbauamt. Der Regierungsrat ist bereit zu prüfen, inwiefern zusätzliche Stellen durch Kompensation in anderen Bereichen der BVD geschaffen werden können und was die Auswirkungen einer solchen Verschiebung wären. Der Regierungsrat ist bereit, Ziffer 5 der Motion als Postulat anzunehmen.
6. Die Rechtsgrundlagen für den Bau resp. den Ausbau von Velorouten, auch von Velobahnen, sind heute bereits vorhanden. Eine beschleunigte Umsetzung solcher Projekte ist eine Frage der personellen und finanziellen Mittel. Der Regierungsrat beantragt, Ziffer 6 der Motion anzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.

Verteiler

– Grosser Rat