



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 176-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.275

Eingereicht am: 06.09.2021

Fraktionsvorstoss: Ja
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: glp (von Arx, Schliern b. Köniz) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 09.09.2021

RRB-Nr.: 38/2022 vom 19. Januar 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Investitionspriorisierung auch im Tiefbau!

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Der Regierungsrat erarbeitet auch einen Vorschlag zur Priorisierung der Investitionen im Tiefbau. Er legt auch diesen dem Grossen Rat vor.
2. Der Regierungsrat erarbeitet mindestens ein Szenario, dem deutliche Fortschritte bei der Verkehrslenkung zugrunde liegen.

Begründung:

Der Regierungsrat hat am 26. August 2021 die vom Grossen Rat lange geforderte Priorisierung der kantonalen Investitionen veröffentlicht. Er spricht sich dabei für eine Neuverschuldung von 500 Mio. Franken innert zehn Jahren aus.

Die Priorisierung bezieht allerdings nur den Hochbau ein, obschon auch im Tiefbau erhebliche Investitionen anstehen. Dieses Vorgehen ist nicht sachgerecht: Ziel der Priorisierung ist es, eine möglichst gute Balance zwischen den Vorteilen neuer Investitionen und den Nachteilen neuer Schulden zu finden. Es ist nicht einzusehen, wieso dabei bestimmte Investitionen – nämlich jene im Tiefbau – a priori ausgeklammert werden. Dies gilt umso mehr, als der Spielraum, um Tiefbauinvestitionen durch bessere Verkehrslenkung zu reduzieren, bei weitem nicht ausgeschöpft ist.

Begründung der Dringlichkeit: In der Wintersession 2021 debattiert der Grosse Rat über die Priorisierung der kantonalen Hochbauinvestitionen. Das Thema Tiefbauinvestitionen ist in derselben Session zu diskutieren.

Antwort des Regierungsrates

Auch für den Regierungsrat ist es unerlässlich, dass angesichts vieler grosser Vorhaben eine Priorisierung der Nettoinvestitionen erfolgen muss. Weil das grösste Wachstum in absoluten Zahlen aktuell beim Hochbau liegt, hat der Regierungsrat eine entsprechende Priorisierung für den Hochbau erarbeitet und dem Grossen Rat vorgelegt.

Tiefbauprojekte werden in der Praxis im Bereich der Strassen bereits seit Jahren mittels einer bewährten Methodik priorisiert. Sie ist auch im Strassennetzplan verankert. Ein wichtiges Element der Priorisierung ist das sogenannte Schichtenmodell, es gewichtet an erster Stelle die Substanzerhaltung der Kantonsstrassen, danach kommen Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Projekte zur Sanierung von Ortsdurchfahrten und schliesslich solche zur Verbesserung der Erschliessungsqualität. Das Vorgehen hat sich bewährt. Im Strassenbau stammen viele Projekte aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten resp. den Agglomerationsprogrammen. Das bedeutet, dass bereits auf vorgelagerter Ebene im Rahmen des kantonalen Syntheseberichts regelmässig eine Priorisierung erfolgt. Zudem gewichtet das Tiefbauamt die Projekte auch innerhalb der Schichten und stimmt sie auf die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen des Amtes ab.

Zu Ziffer 1: Eine verstärkte Priorisierung und Gesamtsicht der Investitionen im Tiefbau gewinnt angesichts steigender Bedürfnisse in verschiedenen Bereichen an Bedeutung. Einerseits wird der Bedarf für die Substanzerhaltung der Kunstbauten, insbesondere der Brücken, in den nächsten Jahren steigen. Viele dieser Brücken sind 60 bis 80 Jahre alt und müssen saniert werden. Können die Investitionen in die Substanzerhaltung dieser Bauwerke nicht erhöht werden, dann verschlechtert sich deren Zustand weiter und die Sanierung wird noch kostenintensiver. Mehr Bedarf besteht ebenfalls im Bereich der Veloförderung, wo zahlreiche Vorhaben für neue Radwege und Radstreifen bestehen. Bedarf besteht schliesslich auch bei der Sanierung von Buskanten aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes sowie im Lärmschutz. In der Planung sind zudem die Realisierung der beiden Verkehrssanierungsprojekte Emmental (Burgdorf, Oberburg, Hasli) und Oberaargau (Aarwangen). Der Grosse Rat hat für diese Projekte bereits beträchtliche Mittel für die Planung und Projektierung genehmigt und auch Mittel aus dem Investitionsspitzenfonds für die Realisierung reserviert. Ausserdem hat auch der Bund bereits namhafte Bundesbeiträge für die Vorhaben gesprochen. Der Grosse Rat hat zudem in der Wintersession 2021 bereits eine Planungserklärung zum Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025 überwiesen, die eine Priorisierung im Tiefbau verlangt.

Angesichts der zahlreichen genannten Vorhaben ist der Regierungsrat bereit, dem Grossen Rat im Rahmen der Finanzplanungsrunde VA 23/AFP 24-26 eine Investitionspriorisierung im Tiefbau vorzulegen. Mit den Priorisierungen im Bereich Tiefbau sollen die Ausgaben möglichst konstant gehalten werden.

Zu Ziffer 2: Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ist ein Ziel des Regierungsrates, das in der gültigen kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 festgehalten ist. Szenarien und Handlungsmöglichkeiten zum Verkehrsgeschehen werden bereits heute im Gesamtverkehrsmodell und in der Gesamtmobilitätsstrategie abgebildet. Beide Instrumente werden im Laufe des Jahres 2022 aktualisiert. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Priorisierung verschiedene Szenarien ausarbeiten, wobei der Substanzerhalt mit Sicherheit im Fokus stehen muss. Er wird aber auch auf die Thematik der Verkehrslenkung eingehen.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, die Motion gesamthaft anzunehmen.

Verteiler
– Grosser Rat