



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.: 513/2022 vom 18. Mai 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

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.

Antwort des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Motionäre vollumfänglich. Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens hin zum Velo entlastet den ÖV, den Strassenverkehr und das Klima und steht damit im Einklang mit den kantonalen Interessen. Das Velo ist ein wichtiger Mobilitätsträger der Zukunft und hat gerade in der Region Bern ein grosses Potenzial zur Entlastung der Strasse. Der Regierungsrat treibt deshalb den Ausbau der Veloinfrastruktur gemäss seiner Zuständigkeiten voran. Die Realisierung von durchgängigen gemeindeübergreifenden Alltagsvelorouten erfolgt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in Zusammenarbeit mit den Regionen und den Gemeinden.

Den thematisierten Vorrangrouten kommt eine zentrale Bedeutung zu. Um den Veloverkehr dort weiter zu fördern, hat der Regierungsrat Planungsarbeiten in Auftrag gegeben, die vom Tiefbauamt und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) durchgeführt werden. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Der Kanton bearbeitet zudem im Raum der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bereits mehr als 20 Projekte, die die Veloinfrastruktur wesentlich verbessern. Darunter sind folgende Projekte:

- Korrektur Bolligenstrasse Nord Bern und Ostermundigen
- Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1-3)
- Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg

Der Regierungsrat ist einverstanden, dass der Kanton die Federführung bei der Koordination für die Umsetzung der Massnahmen aus den fünf genannten Velokorridoren übernimmt und zusammen mit der RKBM und den Gemeinden eine Priorisierung für die Umsetzung der fünf Velokorridore vornimmt. Für die Umsetzung inkl. Kostentragung bleiben die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig. Dabei ist es denkbar, dass der Kanton projektspezifisch – und wo sinnvoll – die Federführung bei der gemeinsamen Realisierung von Massnahmen von Kanton und Gemeinden übernimmt.

In Bezug auf die von den Motionären genannten Velokorridoren hält der Regierungsrat fest, dass es sich dabei nicht um kleine und einfach realisierbare Vorhaben handelt. Viele Projekte sind verkehrstechnisch anspruchsvoll, so etwa die Strecke von der Halenbrücke auf der Uetligenstrasse nach Uetligen. Die Projekte benötigen viel Land von Privaten und Kulturland von der Landwirtschaft und sind kostenintensiv. Es muss in diesem Zusammenhang mit Enteignungen, Einsprachen und Beschwerden gerechnet werden, was Verzögerungen und Verteuerungen zur Folge haben kann. Die Realisierungssumme der gewünschten Vorhaben dürfte gemäss einer ersten groben Schätzung in der Grössenordnung von CHF 80-100 Mio. liegen. Je nach Projekt beteiligen sich der Bund mit mindestens 30 Prozent und die Gemeinden mit bis zu 20 Prozent an den Kosten. Weil es sich bei den genannten Velohaupttrouten um rund 90 Teilmassnahmen

handelt, die neben Kantons- auch Gemeindestrassen betreffen, sind die Zuständigkeiten nach Gesetz komplex. Für die Gemeindestrassen liegt die Kompetenz bei den Gemeinden. Entscheidend für die Möglichkeit, Bundesbeiträge für konkrete Vorhaben beantragen zu können, ist die Bau- und Finanzreife des Projekts. Aufgrund der Komplexität des Gesamtvorhabens ist es unwahrscheinlich, dass sämtliche Vorhaben bereits vor 2027 baureif und damit bereit für die Realisierung sind.

Der Regierungsrat hat vor dem Hintergrund der finanziellen Lage den Auftrag, Investitionen im Tiefbau zu priorisieren. Der Grosse Rat hat dazu die Motion 176-2021 «Investitionspriorisierung auch im Tiefbau!» überwiesen und eine Planungserklärung zum Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025 mit der Forderung einer Priorisierung im Tiefbau verabschiedet. Von der Priorisierung ist auch die Veloinfrastruktur betroffen.

Der Kanton hat gestützt auf die RGSK 2021 im September 2021 die Agglomerationsprogramme der 4. Generation (AP4) beim Bund eingereicht. Darunter auch das AP4 Bern. Die Prüfung der AP4 beim Bund ist bereits weit fortgeschritten. Für den Zeithorizont 2024-2031 (A-Horizont bis 2027) sind im AP4 Bern insgesamt 137 Verkehrsmassnahmen mit einem Volumen von rund CHF 719,5 Mio. enthalten. Mehr als die Hälfte der Massnahmen dient dabei der Weiterentwicklung des Fuss- und Veloverkehrs. Einfach umsetzbare Massnahmen aus den fünf genannten Velokorridoren sind bereits im A-Horizont des AP4 Bern im «Pauschalpaket Langsamverkehr» enthalten. Innerhalb des Kostendachs des Pauschalpakets Langsamverkehr kann der Regierungsrat grundsätzlich weitere Prioritäten zu Gunsten der fünf Velokorridore festsetzen, sofern entsprechende Projekte baureif und finanzierbar sind.

Gestützt auf seine bisherige Praxis, die sich angesichts der in der Vergangenheit erhaltenen Bundesgelder sehr bewährt hat, hat der Regierungsrat die genannten Vorrangrouten im Agglomerationsprogramm als sogenannte B-Massnahmen eingereicht, also Massnahmen, welche erst ab 2027 baureif werden. Der vorliegende Vorstoss verlangt vom Regierungsrat, beim ARE zu erwirken, dass die Projekte als A-Massnahmen aufgenommen werden. Das würde Bau- und Finanzreife bis spätestens 2027 voraussetzen, das ist bei den rund 90 Einzelmassnahmen aber, wie oben ausgeführt, aus diversen Gründen nicht realisierbar.

Das Anliegen des Vorstosses, die Vorhaben in den A-Horizont zu verschieben, erachtet der Regierungsrat deshalb als nicht umsetzbar, weil die Kriterien des Bundes für A-Projekte nicht erreicht werden können (insb. Bau- und Finanzreife bis 2027). Solange die Baureife der Projekte gemäss den vom Bund gesetzten Fristen nicht nachgewiesen werden kann, wird das ARE auf das Anliegen der Motionäre nicht eintreten. Diesbezügliche Verhandlungswünsche des Kantons würden vielmehr die bisherige sehr gute Glaubwürdigkeit des Kantons gegenüber dem ARE als realistischer und zuverlässiger Partner unterlaufen. In der Regel schiebt der Bund als unreif eingestufte Projekte im Zeithorizont weiter nach hinten. Aufgrund seiner langjährigen guten Zusammenarbeit mit dem ARE empfiehlt der Regierungsrat dringend auf das im Vorstoss vorgeschlagene Vorgehen zu verzichten.

Verhandlungen mit dem ARE gemäss den Forderungen der Motionäre sind also gemäss der Einschätzung des Regierungsrats nicht zielführend; sie gefährden vielmehr die Glaubwürdigkeit und die bisher erfolgreiche Verhandlungsstrategie des Kantons. Sollten widererwarten die Vorrangrouten oder Teile davon vor 2027 baureif und für den Kanton und die Gemeinden finanzierbar sein, kann der Kanton die Vorhaben auch später im Agglomerationsprogramm der 4. Generation priorisieren und frühzeitig realisieren, sofern die vom Bund gesprochen Mittel für das Pauschalpaket Langsamverkehr ausreichen. Denn der Bund spricht für diese Massnahmenkategorie nicht Beiträge an einzelne konkrete Projekte aus, sondern einen Pauschalbeitrag (aufgrund von Leistungseinheiten wie Laufmeter, Quadratmeter, Stückzahl oder Knoten), bei dem der Kanton einen Spielraum hat für die Priorisierung. Hier ist ein Einbezug des ARE für das von den

Motionären geforderte Anliegen nicht notwendig. Der Regierungsrat wird zu einem späteren Zeitpunkt die Priorisierung der Vorhaben im Rahmen der Globalbeiträge des ARE für Fuss- und Veloverkehr prüfen und dem Anliegen der Motionäre so Rechnung tragen. Er beantragt aber aus den ausgeführten Gründen den Vorstoss in der vorliegenden Formulierung abzulehnen, weil ein solches Vorgehen die Verhandlungsposition des Kantons gegenüber dem Bund schwächen würde und nicht zielführend wäre.

Verteiler

– Grosser Rat