



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.: 146/2022 vom 16. Februar 2022
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 Verkehrswachstumszahlen 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.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass Verkehrsprognosen für die Planung neuer Verkehrsinfrastrukturen zentral sind. Prognosen sind aber naturgemäss immer mit Unsicherheiten behaftet. Deshalb wird über längere Zeiträume in Szenarien geplant und mit Abweichungen gerechnet. Der Kanton Bern ist daran, das kantonale Gesamtverkehrsmodell³ zu aktualisieren. Dabei werden insbesondere auch die von den Interpellanten erwähnten Verkehrsperspektiven 2050 des ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) berücksichtigt. Das aktualisierte Gesamtverkehrsmodell mit einer überarbeiteten Prognose für 2040 liegt gemäss aktueller Planung im Sommer / Herbst 2022 vor.

1. Der Kanton basiert für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen grundsätzlich auf dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Für die Aktualisierung des kantonalen Gesamtverkehrsmodells werden derzeit die Annahmen der Verkehrsperspektiven 2050 des ARE aus kantonaler Sicht analysiert.
2. Die Verkehrsperspektiven 2050 des ARE bilden vier Szenarien ab, wie sich der Personen- und der Güterverkehr entwickeln könnten. Das Hauptszenario «Basis» orientiert sich an den Mobilitätszielen des Bundes. Die anderen drei Szenarien sind alternative Entwicklungspfade. Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern entspricht im Grundsatz dem Hauptszenario des Bundes. Dieses geht davon aus, dass der Verkehr weniger stark wächst als die Bevölkerung. Die Verkehrsleistung des Personenverkehrs nimmt schweizweit bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst. Grund für die Entwicklung sind verschiedene gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends (u.a. verstärkte Internalisierung externer Kosten, Homeoffice, Siedlungsverdichtung, Urbanisierung etc.), die sich auf die Mobilität auswirken. Unter den getroffenen Annahmen erhöht der öffentliche Verkehr im Basisszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 Prozent, während das Velo seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 Prozent. Auch im Güterverkehr schlagen sich die gesellschaftlichen

³ <https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/strategie-grundlagen/gesamtverkehrsmodell.html>

und wirtschaftlichen Trends nieder. Er wächst mit 31 Prozent im Basisszenario zwar deutlich, doch weniger stark als die wirtschaftliche Entwicklung, die einen Zuwachs des Bruttoinlandproduktes von 57 Prozent verzeichnet.

Der Regierungsrat stellt fest, dass sich die Mobilität je nach Szenario des ARE bis 2050 zwar unterschiedlich entwickelt, aber jedes Szenario ein steigendes Mobilitätsbedürfnis ausweist. Der Verkehr wird im Grundsatz also auch in Zukunft wachsen. Bei der Interpretation der Prognosen ist zudem zu beachten, dass die Annahmen auf national erhobenen Daten beruhen. Konkrete Aussagen zu spezifischen Regionen oder Ortschaften können deshalb nicht einfach übernommen werden, sondern verlangen eine differenzierte Betrachtung und Einbettung in den lokalen Kontext. So kann es beispielsweise auf bestimmten Strassenabschnitten zu Überlastungen kommen, obwohl das durchschnittliche Verkehrswachstum moderat ist. Aus den vorliegenden Prognosen leitet der Regierungsrat ab, dass der Verkehr bis 2050 voraussichtlich weniger stark wachsen wird als die Bevölkerung. An Orten, die aktuell bereits unter einer Verkehrsüberlastung leiden, kann aber nicht von einem signifikanten Rückgang des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden; es muss vielmehr mit einem weiteren Verkehrszuwachs gerechnet werden, auch wenn dieser bezogen auf die Bevölkerung durchaus moderat ausfallen kann.

3. Der Regierungsrat wird die neuen Prognosen bei kommenden Planungen berücksichtigen. Fortgeschrittene Projekte werden weitergeführt, denn bei diesen Projekten ist bereits heute ein grosser Handlungsbedarf an der Verkehrsinfrastruktur vorhanden.
4. Die beiden laufenden Strassenprojekte basieren auf ortsspezifischen Verkehrszahlen. Aufgrund der heutigen Verkehrssituation und dem sehr hohen Verkehrsaufkommen sind Massnahmen zur Entlastung unumgänglich. Die Realisierung der beiden Verkehrssanierungsprojekte Aarwangen und Burgdorf-Oberburg-Hasle ist Voraussetzung dafür, dass in den betroffenen Regionen für den öffentlichen strassengebundenen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr attraktive und sichere Verhältnisse geschaffen werden können und damit die auch den Verkehrsperspektiven 2050 zugrundeliegenden Verschiebungen im Modal Split erreichbar sind. In diesem Sinn leitet der Regierungsrat aus den neuen Grundlagen keinen Handlungsbedarf für die beiden laufenden Strassenprojekte ab.

Verteiler

– Grosser Rat