

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 014-2019
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.29

Eingereicht am: 20.02.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Luginbühl-Bachmann (Krattigen, BDP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 595/2019 vom 05. Juni 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Weitere Sicherheitslücken im Velonetz des Kantons Bern?

In der Novembersession 2018 hat der Grosse Rat die Motion 097-2018 «Sicherer Veloweg zwischen Interlaken und Leissigen» angenommen. Als einer der wichtigsten Punkte für die Überweisung des Vorstosses bildete die Tatsache, dass sich der Radweg zwischen Interlaken und Leissigen auf einer Strecke entlang einer Strasse mit Mischverkehr (also Tempolimit 80 km/h) führt. Die Abtrennung mittels eines gelben Signalisationsstreifens und ohne Abtrennung vom Mischverkehr wurde als klar ungenügend deklariert.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Gibt es innerhalb des Sachplans Velo Kanton Bern noch weitere solche Strassenabschnitte mit gleichem oder ähnlichem ungenügenden Ausbaustandard?
2. Wenn ja, sind diese Anpassungen bzw. Strassenkorrekturen im Investitionsplan eingestellt? Und mit welchem finanziellen Volumen muss gerechnet werden?
3. Können für diese Ausbauarbeiten im Nachgang zur Abstimmung der «Veloinitiative» Gelder beim Bund beantragt werden?

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat Verständnis für die kritischen Rückfragen der Interpellantin, kann an dieser Stelle aber Entwarnung geben: Die erwähnten Abschnitte zwischen Leissigen und Interlaken mit Radstreifen auf einer Nationalstrasse 3. Klasse sind im Kanton Bern klare Ausnahmen von der Regel.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Vergleichbar mit der Situation zwischen Leissigen und Därligen ist die Situation auf dem Nationalstrassenabschnitt in der Taubenlochschlucht (A16 Biel Nord – Péry / La Heutte). Dieser Abschnitt ist ebenfalls als qualitative Netzlücke im Sachplan Veloverkehr enthalten (Netzlücke Nr. 44). Unbefriedigend ist im Weiteren die Veloverkehrsführung der A5 am linken Bielerseeufer, wobei hier immerhin teilweise eine physische Trennung zwischen dem Fahrstreifen und dem Radstreifen besteht. Zudem besteht hier im Unterschied zu den beiden anderen Nationalstrassenabschnitten für den Veloverkehr die Möglichkeit, auf untergeordnete Strassen auszuweichen.

Auf dem Kantonsstrassennetz finden sich keine vergleichbaren Situationen mit dem Wechsel von Abschnitten als Autobahn oder Autostrassen (ohne Veloverkehr) zu Abschnitten mit Mischverkehr. Zudem ist das Verkehrsaufkommen auf den allermeisten Kantonsstrassen deutlich tiefer.

2. Die Zuständigkeit für Aus- und Umbauten auf den genannten Nationalstrassenabschnitten liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA. Der Kanton strebt in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA eine substanzielle Verbesserung der Situation an. Mangels Zuständigkeit sind für diese Aus- und Umbauten keine Mittel im kantonalen Investitionsplan eingestellt.
3. Soweit bisher bekannt, werden voraussichtlich keine speziellen Bundesbeiträge an Veloinfrastrukturen beantragt werden können. Das Veloweggesetz soll sich inhaltlich stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientieren.

Verteiler

- Grosser Rat