



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	150-2020
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	<input type="checkbox"/>
Geschäftsnummer:	2020.RRGR.201
Eingereicht am:	03.06.2020
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	von Wattenwyl (Tramelan, Grüne) (Sprecher/in) de Meuron (Thun, Grüne)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Ja
Dringlichkeit gewährt:	Nein 03.09.2020
RRB-Nr.:	1122/2020 vom 14. Oktober 2020
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Punktweise beschlossen 1. Annahme als Postulat 2. Ablehnung

Berner Mobilität klimafreundlich umbauen - Moratorium für den Ausbau von zusätzlichen Strassenkapazitäten

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Er schafft die notwendigen (gesetzlichen) Grundlagen, um die Berner Verkehrspolitik nach den Zielen des Klimaabkommens auszurichten und die Investitionen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (insbesondere Fahrrad, Fussverkehr) zu priorisieren.
2. Für Investitionen in neue Strassenkapazitäten, die mehrheitlich dem motorisierten Individualverkehr dienen, gibt es ein Moratorium von mindestens 10 Jahren.

Begründung:

Es ist bekannt, dass der motorisierte Individualverkehr heute noch weitgehend CO₂-basiert ist und einer der grossen CO₂-Emittenten ist. Dies dürfte sich nur langsam ändern. Fast die Hälfte der CO₂-Emissionen stammt aus Treibstoffen aus dem motorisierten Strassenverkehr. Gleichzeitig nimmt die Anzahl Motorfahrzeuge und Personenwagen im Kanton Bern stärker zu als die Wohnbevölkerung. Die externen Kosten des Strassenverkehrs belaufen sich im Kanton Bern auf rund eine Milliarde Franken jährlich. So zeigt die letzte verfügbare Strassenrechnung des Kantons Bern aus dem Jahr 2011 mit Daten vom Jahr 2009 ein Defizit von 146 Millionen Franken auf (dies ohne externe Kosten). Berücksichtigt man die externen Kosten von jährlich 800 Millionen Franken, beläuft sich das Defizit folglich auf enorme 946 Millionen. Im Kanton Bern sind in den nächsten Monaten und Jahren massive Investitionen in den Ausbau von Strassenkapazitäten (Emmental, Oberaargau, Biel, Bern Nord usw.) geplant. Die Grünen fordern ein Moratorium des Ausbaus der Strassenkapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und eine konsequente Ausrichtung der Berner Verkehrspolitik auf den klimaverträglichen Verkehr.

Viele Menschen haben während der Corona-Krise im Homeoffice, also mobil gearbeitet. Mobiles Arbeiten bietet neben Herausforderungen auch Chancen für die Reduzierung des Pendelverkehrs und eine massgebliche Entlastung der Infrastrukturen zu den Hauptverkehrszeiten. Mehr Menschen sind auf den Langsamverkehr umgestiegen und sind zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs (siehe SOTOMO-Monitoring, 7. Mai 2020, Seite 41¹). Insbesondere in den Städten zeigt sich deutlich, dass es mehr Raum für den platzsparenden Velo- und Fussverkehr braucht. Aber auch generell braucht die Natur mehr Raum, der Schutz der Böden muss verbessert werden und es dürfen nicht weitere Naturflächen für Strassen geopfert werden. Die Biodiversität und die Schonung unserer begrenzten Ressourcen stehen im Mittelpunkt unserer Anliegen.

¹https://sotomo.ch/site/wp-content/uploads/2020/05/SRG_sotomo_Monitoring_Coronakrise_W3_web.pdf

Begründung der Dringlichkeit: Die Ausführungskredite für weitere Strassenausbaukredite u. a. im Oberaargau, in Biel, im Emmental stehen in der politischen Pipeline. Daher ist es wichtig, vorher über die Einführung eines Strassenmoratoriums Klarheit zu schaffen und möglichst rasch über die Motion abzustimmen.

Antwort des Regierungsrates

Der Kanton Bern verfolgt mit seiner Verkehrspolitik einen gesamtheitlichen Ansatz. Das heisst, er entwickelt Lösungen, welche die Koexistenz der Verkehrsmittel fördern und sie nicht gegeneinander ausspielen. Die Standards für Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen berücksichtigen immer auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs und der Umwelt (Immissionsschutz, Strassenlärm, Störfallrisiken und Strassenabwasser). Sind Investitionen in neue Strassenkapazitäten nötig, so kommen diese auch dem ÖV und dem Langsamverkehr zu Gute, beispielsweise indem Ortszentren von Verkehr entlastet, Busse priorisiert, sichere Velowege und Fussgängerübergänge sowie verträglichere Verhältnisse für die Anwohnenden geschaffen werden.

Es gilt zudem zu beachten, dass die von den Motionären genannten kantonalen Strassenprojekte (Emmental, Oberaargau) vom Grossen Rat resp. im Falle der Verkehrssanierung Aarwangen auch von der Bevölkerung mit einer deutlichen Mehrheit angenommen worden sind.

Laut der kantonalen Verfassung (Art. 34) sorgen Kanton und Gemeinden für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs und bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie konkretisiert den Verfassungsauftrag mit den verkehrsplanerischen Lösungsansätzen "Vermeiden von Verkehr", "Verlagern auf öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr" sowie "Verkehr verträglich abwickeln". In der Gesamtmobilitätsstrategie ist zudem das Ziel definiert, dass der Verkehr energieeffizient und mit geringem Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen abzuwickeln sei. Sie ist im kantonalen Richtplan strategisch verankert.

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der Nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Auch die Wirkungsziele des Strassengesetzes (Art. 3) orientieren sich beim Strassenbau an diesem Nachhaltigkeitsgedanken. Dem Regierungsrat ist die Förderung der Biodiversität und die Schonung natürlicher Ressourcen ein zentrales Anliegen; bei grossen Projekten werden entsprechende Kompensationsmassnahmen bestimmt. Als Arbeitgeber, der Home Office und flexibles Arbeiten fördert und sich der Work Smart Charta verpflichtet hat, leistet der Kanton einen Beitrag zu einem verträglicheren Verkehrssystem. Zudem hat der Kanton verschiedene Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen ergriffen, u.a. in Zusammenarbeit mit Schulen. Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Krise auf das Mobilitätsverhalten sind aktuell noch schwer abschätzbar; sie werden aber in künftige Projekte einfließen.

¹ <https://sotomo.ch/site/corona-krise-monitoring-der-bevoelkerung-07-05-20/>

Basierend auf den obenstehenden Erläuterungen nimmt der Regierungsrat zur Motion wie folgt Stellung.

1. Das Anliegen der Motionärinnen wird vom Regierungsrat grundsätzlich geteilt. Er verweist jedoch darauf, dass gemäss den aktuell geltenden gesetzlichen Grundlagen für die Berner Verkehrspolitik der Kanton schon heute den gesetzlichen Auftrag (u.a. gemäss Kantonsverfassung Art. 34 und ÖVG Art. 1) und die Grundlagen (u.a. Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie) hat, um die Umlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Eine nachhaltige Entwicklung wird in der kantonalen Verwaltung mit verschiedenen Instrumenten garantiert, beispielsweise mit Umweltverträglichkeitsprüfungen oder Nachhaltigkeitsbeurteilungen. Der Regierungsrat erkennt aber die Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in den nächsten Jahren stark zu reduzieren. Deshalb beantragt der Regierungsrat die Umwandlung von Punkt 1 der Motion in ein Postulat.
2. Der motorisierte Individualverkehr macht nach wie vor beinahe zwei Drittel der zurückgelegten Tagesdistanzen aus und hat aus einer Gesamtverkehrsoptik eine hohe Bedeutung und Berechtigung. Für die Wirtschaft und für die Bevölkerung, gerade auch der Randregionen, ist ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz zentral. Es gilt, Ortsdurchfahrten und das untergeordnete Strassennetz zu entlasten, damit diese attraktiver und sicherer für Anwohnende und weitere Verkehrsteilnehmende gestaltet werden können. Mit gezielten Ausbauten muss aber auch Kapazität geschaffen werden. Investitionen in die Strassenkapazitäten werden im Kanton Bern aus einer gesamtverkehrlichen Optik geplant und kommen immer auch dem ÖV und dem Langsamverkehr zugute. So sind qualitativ hochwertige Kantonsstrassen auch für Busse, Velos und zu Fuss Gehende von Bedeutung. Die im Vorstoss genannten kantonalen Projekte sind durch den Grossen Rat und Volksabstimmungen demokratisch legitimiert; der Regierungsrat hat den politischen Auftrag, die entsprechenden Projekte umzusetzen. Ein Moratorium, wie von den Motionärinnen vorgeschlagen, würde nicht nur den motorisierten Individualverkehr betreffen, sondern hätte kollateral negative Auswirkungen auf den ÖV und den Langsamverkehr. Der Regierungsrat lehnt Punkt 2 der Motion deshalb ab.

Verteiler

- Grosser Rat