
Vorstoss-Nr: 235-2010
Vorstossart: **Motion**

Eingereicht am: 25.11.2010

Eingereicht von: Amstutz (Corgémont, Grüne) (Sprecher/ -in)
Gsteiger (Perrefitte, EVP)
von Kaenel (Villeret, FDP)
Hirschi (Moutier, PSA)
Bühler (Cortébert, SVP)

Weitere Unterschriften: 22

Dringlichkeit:

Datum Beantwortung: 04.05.2011
RRB-Nr: 739/2011
Direktion: BVE



Für ein echtes Velowegnetz im Berner Jura

Gemäss Artikel 45 des Strassengesetzes (SG) vom 4. Juni 2008 (BSG 732.11) erlässt der Regierungsrat den kantonalen Sachplan Veloverkehr, mit dem die Velorouten mit kantonalen Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt werden. Der neue Sachplan ist für 2012 vorgesehen.

Um die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer zu gewährleisten, die sanfte Mobilität zu fördern und zur Tourismusentwicklung im Berner Jura beizutragen, wird der Regierungsrat wie folgt beauftragt:

1. In den Kantonalen Richtplan Veloverkehr (KRP Velo) sind neue Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs in der gesamten Region aufzunehmen, damit innert kürzester Zeit ein Grundroutennetz realisiert werden kann.
2. Es ist dafür zu sorgen, dass mit diesen Massnahmen bestehende Lücken geschlossen und ein vollständiges Velowegnetz geschaffen werden können.
3. Überall dort, wo dies möglich ist, soll in den Gemeinden das bestehende Netz der Nebenwege (Ortsverbindungswege) ausgebaut werden, um die Ausgaben in diesem Bereich möglichst gering zu halten und es den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, abseits der Kantonsstrassen zu fahren.
4. Die Strecke Cormoret-Villeret ist so rasch wie möglich zu realisieren.
5. Es ist beim Bund (ASTRA) zu intervenieren, damit die Veloverkehrsverbindung zwischen Biel und La Heutte so schnell wie möglich realisiert wird.

Begründung:

Bei mehreren Grundsatzbeschlüssen zur Raum-, Verkehrs- und Umweltpolitik kann mit Befriedigung festgestellt werden, dass der Regierungsrat die Förderung des Veloverkehrs als wichtige Aufgabe festgelegt hat.

Mit dem Leitbild Velo verdeutlicht der Regierungsrat diese Grundsatzbeschlüsse, und er zeigt, wie die Vorgaben im Bereich des Veloverkehrs umgesetzt werden sollen. Er schafft damit die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine gezielte und koordinierte Veloförderung sowie Impulse zur Ausnützung des bestehenden Handlungsspielraums.

Veloverbindungen sollen eine hohe Benutzerqualität aufweisen. Das heisst, sie sind kohärent geführt (durchgehend, zusammenhängend), untereinander vernetzt und zeichnen sich durch direkten Verlauf, hohe Sicherheit und hinreichenden Komfort aus.

Mit dem kantonalen Richtplan Velo (KRP Velo) will der Kanton die Sicherheit im Veloverkehr erhöhen, das Velo als Verkehrsmittel im Alltag fördern und das Strassen- und Wegnetz entsprechend anpassen. Dadurch sollen das übrige Verkehrssystem entlastet, die Umweltemissionen reduziert und die Volksgesundheit verbessert werden.

Wir anerkennen, dass das Tiefbauamt mithilfe des KRP Velo in den vergangenen Jahren im Berner Jura mehrere Velorouten angelegt hat und dass kürzere Strecken nun realisiert sind.

Wir sind aber der Auffassung, dass die Zeit gekommen ist, ein echtes Netz von Velowegen oder Velostreifen zu realisieren, indem die bestehenden Strecken auf optimale Weise miteinander verbunden werden. Unsere Region eignet sich für den sanften Tourismus und somit für Wanderungen und Veloferien, auch für Familien. Ausserdem können mit einem Streckenangebot, auf denen beispielsweise Schülerinnen und Schüler ungefährdet mit dem Velo fahren können, kostspielige Schülertransporte vermieden werden.

Die Verbindung Cormoret–Villeret muss rasch realisiert werden, damit die Schülerinnen und Schüler des Schulverbands Villeret–Cormoret–Courtelary den Schulweg sicher per Velo unternehmen können.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass es zwischen dem Mittelland und den Jurahügeln auf einer Strecke von über 65 km (zwischen Balsthal und Areuse) keine für den Veloverkehr geeignete Verbindung gibt. Die Strecke Biel–La Heutte ist eine wesentliche Achse im Veloroutennetz und wartet nur darauf, ausgebaut zu werden. Sie stellt praktisch die Zugangspforte zu unseren Tälern dar und gehört zu den wichtigsten Trümpfen für die Tourismusattraktivität unserer Region.

Es ist unabdingbar, an dieser Stelle eine sichere Verbindung zu bauen, denn es ist inakzeptabel, dass der Verkehr gemischt und durch Tunnels geführt wird, in denen die Autos tendenziell mit über 80 km/h fahren. Die vom Grossen Rat im September 2009 überwiesene Motion Schär-Egger (137/2009) hatte dieses Problem bereits unterstrichen.

Es besteht zwar ein Projekt, die Situation ist aber blockiert, seit dieser Abschnitt vom Bund (ASTRA) abhängt.

Antwort des Regierungsrates

In den letzten zehn Jahren hat der Kanton im Berner Jura für rund 15 Mio. Franken Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs verwirklicht. Unter anderem wurden auf folgenden Strecken Radstreifen realisiert: Tavannes–Tramelan, Sonvilier–Saint-Imier und Eschert–Grandval. Im Strassenbauprogramm 2011–2013 sind weitere 2,3 Mio. Franken für Radstreifen zwischen Cortébert und Sonceboz enthalten. Grundsätzlich bilden das Kantonsstrassennetz, der Nationalstrassenabschnitt Anschluss Reuchenette–La Heutte (Taubenloch) und die heute signalisierten Freizeitrouten ein hinreichend dichtes Grundnetz für den Veloverkehr. Der Regierungsrat teilt aber die Meinung der Motionäre, dass der Veloverkehr weiter gefördert und das Veloroutennetz im Berner Jura vervollständigt und verbessert werden soll.

Namentlich auf dem Nationalstrassenabschnitt Taubenloch ist die Situation für den Veloverkehr trotz vergünstigter Velomitnahme im Zug unbefriedigend. Dies ist umso gravierender, als dass zwischen Oensingen und dem Val de Travers keine geeignete Verbindung für den Veloverkehr aus dem Mittelland in den Jura existiert. Das für den fraglichen Abschnitt zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in Aussicht gestellt, dem Kanton bis Mitte 2011 Lösungsvorschläge zur Schliessung dieser Netzlücke von nationaler Bedeutung für den Veloverkehr zu unterbreiten.

Optimierungsbedarf für den Veloverkehr besteht überdies im Vallon de Saint-Imier, sowohl für den Veloalltagsverkehr wie auch für den Freizeit- und Schülerverkehr. Im Weiteren sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf kurzen Abschnitten der Strecken Tramelan–Tavannes und Pontenet–Loveresse sowie in der Klus von Court erforderlich. Der Kanton wird die Lösungen in enger Zusammenarbeit mit der Region auf der Grundlage des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) suchen.

Schliesslich besteht am Jurafuss in Kleintwann eine Lücke für den Veloverkehr, die bisher verhindert hat, dass die Velofreizeitroute Nr. 50 "Jurafuss" am linken Bielerseeufer signalisiert werden konnte. Für die Verwirklichung der baubewilligten Velo- und Fussgängerunterführung in Twann ist das ASTRA zuständig. Der Kanton beabsichtigt, die Realisierung des Vorhabens auch für den Bund über den kantonalen Richtplan verbindlich festzusetzen.

Zu Ziffer 1

Der Kanton ist bestrebt, ein Grundnetz im und zum Berner Jura in enger Zusammenarbeit mit den für die Nationalstrassen zuständigen Bundesstellen zu realisieren. Der Kanton wird die nötigen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere im Vallon de Saint-Imier, auf kurzen Abschnitten im Vallée de Tavannes und auf der Kantonsstrasse nach Tramelan, prüfen. Besteht ein Handlungsbedarf, werden grössere Massnahmen im Sachplan Veloverkehr und – soweit Kantonsstrassen betroffen sind – zudem im Strassennetzplan festgelegt.

Zu Ziffer 2

Der Netzgedanke steht im neuen Sachplan Veloverkehr im Zentrum der Überlegungen. Massnahmen zur Schliessung bestehender Lücken werden aufgrund entsprechender Eingaben der Regionen geprüft.

Zu Ziffer 3

Der Ausbau von Ortsverbindungsstrassen zu Gunsten des Veloverkehrs ist Sache der Gemeinden. Bei Massnahmen, die Ausbauten an Kantonsstrassen ersetzen oder ergänzen, kann sich der Kanton finanziell beteiligen, sofern die alternative Veloroute im Sachplan Veloverkehr festgelegt ist. Dabei ist zu beachten, dass Verbindungen abseits der Kantonsstrasse oft mit Umwegen und grösseren Höhendifferenzen verbunden sind, was ihre Attraktivität für den Veloverkehr schmälert.

Zu Ziffer 4

Die Verbindung Cormoret–Villeret ist bereits heute im Sachplan Veloverkehr enthalten (Massnahmenbedarf ausserorts, Typ 1). Aufgrund des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts wird der Kanton zusammen mit der Region und den Gemeinden die zweckmässigen Massnahmen im Sachplan Veloverkehr festlegen und – soweit die Voraussetzungen dafür gegeben sind – in den Strassennetzplan aufnehmen.

Zu Ziffer 5

Die Velosituation zwischen Biel und La Heutte war bereits Gegenstand der Motion Schär-Egger (M 137/2009). Die Antwort des Regierungsrats vom 12. August 2009 gilt unverändert: Der Bund ist verantwortlich für die Realisierung dieser Veloverbindung. Das zuständige Bundesamt für Strassen hat mit Brief vom 23. November 2010 angekündigt, es werde seine Vorstellungen im Sommer 2011 präsentieren.

Antrag: Annahme als Postulat

An den Grossen Rat