



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

Absenderin / Absender:

GRÜNE Kanton Bern
Monbijoustrasse 61
3007 Bern

Antwort-Tabelle Vernehmlassung zur Änderung des Strassengesetzes (SG)

Bitte retournieren:

- per E-Mail an info.ra.bvd@be.ch
- im Word-Format
- bis 31. August 2021

Artikel	Antrag / Hinweis	Begründung
Grundsätzliches	Antrag: Es braucht einen umfassenden und genügend dotierten Rahmenkredit für den Bau von Velowegen.	Die anstehende Revision des aus dem Jahr 2008 stammenden Strassengesetzes soll daher genutzt werden, um dringlich notwendige Verbesserungen für den Veloverkehr rasch anzupacken. Das neue Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) ist momentan in der parlamentarischen Beratung. Das Ziel sind bessere und sicherere Velowege. Kernstück des neuen Veloweggesetzes ist gemäss Bundesrat die Verpflichtung der Kantone zur Planung und

Verwirklichung von Velowegnetzen. Damit die gewünschte Netzwirkung erzielt wird, müssen die Pläne behördenverbindlich sein. Das neue Gesetz enthält Qualitätsziele (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv) im Sinne von übergeordneten Planungsgrundsätzen.

Das Veloweggesetz sieht vor, dass Velowegnetze oder Teile davon ersetzt werden müssen, wenn sie die Anforderungen an die Sicherheit und die Attraktivität nicht mehr erfüllen und aufgehoben werden müssen.

Unter anderem der Kanton Zürich ist mit seinem Veloförderprogramm und der Realisierung von «Veloschnellbahnen» (dem Pendant zu den Berner «Vorrangrouten») erfolgreich bei der stetigen Verbesserung des Velowegnetzes. Dass es dazu ein höheres Engagement des Kantons auch ausserhalb des Perimeters von Kantonsstrassen braucht, wurde dort schon seit längerem erkannt. Entsprechend verfügt der Kanton Zürich über einen jährlichen Rahmenkredit für den Bau von Velowegen. Der Kanton Bern verfügt gegenwärtig erst über 15 Kilometer kantonale Radwege. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf. Der Kanton Bern muss genügend Ressourcen für den Ausbau einer qualitativ guten Veloinfrastruktur zur Verfügung stellen. Dafür braucht es auch genügend Ressourcen in der Verwaltung zur Planung und Koordination, auch zur Begleitung vor allem kleinerer Gemeinden.

Artikel 11

Artikel 12

Artikel 13

Artikel 14

Artikel 28

Artikel 45

Antrag:
Der Artikel 45 ist mit einem 3. Absatz zu ergänzen:

Die Differenzierung nach Velopotenzial ermöglicht die Konzentration der kantonalen Ressourcen auf die Velowege

3. Der kantonale Sachplan Velowegnetz legt die Velowege mit dem höchsten Velopotenzial («Vorrangrouten»), mit einem grossen Velopotenzial («Hauptverbindungen») und mit einem mittleren Potenzial («Basisnetz») für den Veloalltagsverkehr fest.

Hinweis: Die Ergänzung der wichtigen Mountainbike-Routen in Art. 45 Abs. 2 Bst. d wird von den GRÜNEN Kanton Bern begrüsst.

mit der höchsten Bedeutung. Dies dient der Nachhaltigkeit der Investitionen.

Artikel 46

Artikel 47

Artikel 48

Artikel 48a

Artikel 49a

Artikel 49b

Artikel 49c

Artikel 52

Artikel 56

Artikel 59

Antrag:
Die Höhe des Beitragssatzes bemisst sich nach der Bedeutung der Velowege gemäss Art. 45 Abs. 3:

- Bei Investitionen in Vorrangrouten gemäss Art. 45 Abs. 3 auf Gemeinde- und Privatstrassen übernimmt der Kanton 100% der Kosten für Projektierung und Bau.
- Bei Investitionen in Hauptverbindungen gemäss Art. 45 Abs. 3 auf Gemeinde- und Privatstrassen übernimmt der Kanton 80% der Kosten für Projektierung und Bau.
- Bei Investitionen in das Basisnetz gemäss Art. 45 Abs. 3 auf Gemeinde- und Privatstrassen übernimmt der Kanton 60% der Kosten für Projektierung und Bau.

Auf den Velowegen von kantonaler Bedeutung ist der Kanton in der Pflicht, deren Velotauglichkeit mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen. Mit dem bisherigen Strassengesetz sind dem Kanton hier die Hände gebunden. Vielerorts dienen die Massnahmen auf Gemeinde- und Privatstrassen zudem dazu, den Kanton von weitreichenden Massnahmen auf der Kantonsstrasse zu entlasten. Viele dieser Massnahmen dienen auch einer Erhöhung der Schulwegsicherheit. Vielerorts könnte der Kanton dadurch die Finanzierung von Schultransporten (Schulbusse) entsprechend reduzieren. Aus diesen Gründen ist eine stärkere Beteiligung des Kantons hier zweckmässig. Dies dient auch der Entlastung der Gemeinden und ermöglicht eine bessere Nutzung von Synergien bei gemeindeübergreifenden Velowegen. Zur Konzentration der

- Bei Investitionen in das Netz des Velofreizeitverkehrs übernimmt der Kanton 40% der Kosten für Projektierung und Bau.

Ressourcen auf Velowege mit hoher Wichtigkeit und hohem Potenzial schlagen wir eine Differenzierung der Beitragssätze vor.

Artikel 60a

Hinweis:
Der neue Artikel 60a klärt die heute unklare rechtliche Situation und wird von den GRÜNEN Kanton Bern ausdrücklich begrüsst.

Antrag:
Neuer Artikel 60c:
Der Kanton beteiligt sich zu 50% an den Kosten für den baulichen Unterhalt der Vorrangrouten, die über Gemeinde- und Privatstrassen verlaufen.

Begründung:
Gut unterhaltene Velowege sind essenziell für die Ganzjahrestauglichkeit des Velos als Alltagsverkehrsmittel. Bisher ist die Qualität des Unterhalts sehr unterschiedlich. Entlang von Vorrangrouten soll der Kanton deshalb eine einheitliche Qualität sicherstellen.

Artikel 60b

Artikel 64

Artikel 71

Artikel 71a

Artikel 83

Artikel 85

Artikel 86

Artikel 87

Artikel 88

allfällige Hinweise zu nicht geänderten Artikeln