Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	182-2023	
Vorstossart:	Motion	
Richtlinienmotion:	☐	
Geschäftsnummer:	2023.RRGR.251	
Eingereicht am:	04.09.2023	
Fraktionsvorstoss:	Ja	
Kommissionsvorstoss:	Nein	
Eingereicht von:	SP-JUSO (Egger, Hünibach) (Sprecher/in)	
Weitere Unterschriften:	0	
Dringlichkeit verlangt:	Ja	
Dringlichkeit gewährt:	Nein	12.09.2023
RRB-Nr.:	32/2024	vom 17. Januar 2024
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion	
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert	
Antrag Regierungsrat:	**Ablehnung**	

Mobility-Hubs: ÖV-Anschluss für alle

Der Regierungsrat wird beauftragt, allenfalls über Einflussnahme auf die regionalen Verkehrskonferenzen, die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs dazu zu verpflichten, an Bahnstationen und wichtigen ÖV-Haltestellen sogenannte Mobility-Hubs zu prüfen und zu realisieren. Mobility-Hubs verfügen über genügend Parkierungsmöglichkeiten für «Park and Ride» sowohl für Autos, Motorfahrräder als auch für Velos. Zudem bieten Mobility-Hubs ausreichend Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und einen direkten Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Pendlerinnen und Pendler, die mehr als 15 Gehminuten von der nächsten regelmässig bedienten ÖV-Haltestelle wohnen, soll die Nutzung der Mobility-Hubs durch Vergünstigungen oder Streichung der Parkgebühren zusätzlich attraktiv gestaltet werden.

Begründung:

Ein wichtiges Standbein zum Erreichen der Klimaziele des Kantons Bern ist die Verlagerung der Pendler- und Pendlerinnenströme auf den öffentlichen Verkehr. In ländlichen Regionen und am Rande der Agglomerationen ist dies oft schwierig oder gar nicht möglich. Gleichzeitig besteht auf den Strassen weniger ein Kapazitätsproblem, sondern ein Auslastungsproblem bei den Fahrzeugen. Die Mobilität der Zukunft wird eine vernetzte Mobilität sein, in der die verschiedenen Verkehrsmittel kombiniert werden. Mit Mobility-Hubs erhalten Menschen mit eingeschränktem und fehlendem Anschluss an das ÖV-Netz attraktive Optionen, um möglichst frühzeitig auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen. Mit der Reduktion oder Streichung von Parkgebühren, einem Angebot von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und ausreichend Parkmöglichkeiten wird die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln gefördert, mit dem Ziel individuelle Fahrten im Privatfahrzeug auf möglichst kurze Strecken zu reduzieren. Investitionen in eine

bessere Anbindung der Landbevölkerung an den öffentlichen Verkehr sind nicht nur deutlich kostengünstiger, sondern auch umweltverträglicher als der Ausbau von Strassen und Parkhäusern in den Zentren.

Begründung der Dringlichkeit: Die gegenwärtige Situation ist für Pendlerinnen und Pendler, für den Berufsverkehr und für Menschen, die auf den ÖV angewiesen sind, unzumutbar und muss möglichst rasch verbessert werden.

Antwort des Regierungsrates

Die Förderung von gut gestalteten und günstig gelegenen Verkehrsdrehscheiben oder Mobility Hubs ist ein wichtiges Anliegen des Regierungsrates. Er ist sich des positiven Beitrags von Verkehrsdrehscheiben zur effizienten und verträglichen Gestaltung des Verkehrs bewusst.

Verkehrsdrehscheiben sind denn auch als festes Element in den kantonalen Grundlagen zur Mobilität (Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan) verankert. Im kürzlich publizierten Merkblatt «Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern» zeigt der Kanton neben den strategischen Grundsätzen auch die Rollen und Aufgaben von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden in diesem Bereich auf.

Mit dem Ziel Verkehrsdrehscheiben zu fördern, hat der Kanton die Regionen aufgefordert, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in ihren Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzepten (RGSK) vorzunehmen[1]. Entsprechende planerische Überlegungen und Projekte sollen darin konkretisiert werden - dies unter Einbezug und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren relevanten Akteuren. Die Anliegen des Motionärs sind in diesem Bereich somit bereits Bestandteil der kantonalen Planungen. Ferner unterstützt der Kanton, gestützt auf Art. 61 Abs. 1 des revidierten Strassengesetzes (SG), Verkehrsdrehscheiben im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Mittel finanziell mit Beiträgen an wichtige Park-and-ride und Bike-and-ride-Anlagen.

Eine Verpflichtung zur Planung, Umsetzung und den Betrieb von Verkehrsdrehscheiben, die über die RGSK-Vorgaben des Kantons an die Regionen und Gemeinden hinausgehen, sieht die heutige kantonale Gesetzgebung nicht vor. Eine solche einzuführen wäre indes auch nicht zielführend, da eine Verkehrsdrehscheibe ein an die individuellen Gegebenheiten angepasster funktionaler Ort ist und kein in sich abgeschlossenes Infrastrukturprojekt darstellt.

Die Parkierungskosten und allfällige Vergünstigungen oder Streichung derselben werden von den Anlagenbetreiberinnen und -betreibern festgelegt. Der Kanton empfiehlt ihnen jedoch ein Preismodell, nach welchem das Parkieren mit der Zunahme der Entfernung eines Parkplatzes zum Zentrum zunehmend günstiger werden soll. Dessen Umsetzung liegt jedoch nicht im Kompetenzbereich des Kantons.

Eine Parkgebührenordnung, welche wie vom Motionär gefordert, die Gehzeit vom Wohnort zur nächsten ÖV-Haltestelle berücksichtigt, erachtet der Regierungsrat indes als zu komplex. Da der Regierungsrat dieses Anliegen einerseits als nicht umsetzbar erachtet und andererseits die Handlungsspielräume des Kantons für Vorgaben, Verkehrsdrehscheiben betreffend, an Gemeinden und Transportunternehmen bereits weitgehend ausgeschöpft werden, empfiehlt er die Ablehnung der Motion.

Verteiler
– Grosser Rat

[1] RRB 692/2022 vom 29. Juni 2022; Festlegung der zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben gemäss Art. 98a Baugesetz für die Überarbeitung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK 2025 und der Agglomerationsprogramme der 5. Generation