

Motion

3055 Wälti-Schlegel, Burgdorf (GFL)
Käser, Langenthal (FDP)
Bernasconi, Worb (SP)

Weitere Unterschriften: 71

Eingereicht am: 24.06.2003

Bike n'Ride

Am Berner Verkehrstag 2003 hat sich herauskristallisiert, dass das Schliessen von Mobilitätsketten (Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen an wichtigen Knotenpunkten) ein wichtiges Element ist, um das Umsteigen auf öffentlichen Verkehr komfortabler und attraktiver zu gestalten und dadurch den motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Der Regierungsrat wird beauftragt, zur Förderung von Mobilitätsketten folgende Massnahmen zu ergreifen:

1. A) Strassenfinanzierungsdekret Art. 14, Absatz 3:
 - die aus dem Jahr 1993 stammenden Beitragssätze sind entsprechend der seither eingetretenen Teuerung anzuheben,
 - Festlegen einer neuen Höchstgrenze für Velostationen, welche sicherstellt, dass der Kanton Bike + Ride bis zum selben Ansatz mitfinanzieren kann, wie der Bund.

- B) Kantonales Öv-Gesetz (neuer Artikel):
Besteht ein Bedarf für Park + Ride / Bike + Ride und verfügen die TU des öffentlichen Verkehrs über Grundstücke oder Bauten, die sich dafür gut eignen, stellen sie diese zur Verfügung, sofern dafür kein betriebsgebundener Bedarf besteht.
Für betriebsfremde Nutzungen wie Railcity, Kioske etc. gelten Baugesetz, Artikel 16 Absatz 1 und Bauverordnung Art. 49 – 56 sinngemäss.

2. Der Regierungsrat des Kantons Bern setzt sich bei den zuständigen Bundesstellen dafür ein, dass für die Grundstücke und Immobilien der SBB dieselben Grundsätze gelten.

3. Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen, inwiefern die TU und weitere Interessierte zu verpflichten bzw. anzuweisen sind:
 - a) sich über das in Punkt 2 geforderte Mass finanziell an der Realisierung und am Betrieb von Bike + Ride / Park + Ride zu beteiligen.
 - b) Park + Ride und bewachte (personell oder elektronisch) Bike and Ride-Anlagen in der Regel gebührenpflichtig zu führen
 - c) allfällige Gewinne zweckgebunden für Betrieb und Neuanlagen zu verwenden.

Begründung:

Derzeit durchläuft das Leitbild Langsamverkehr des Bundes die öffentliche Mitwirkung. Es besteht Grund zur Annahme, dass der Bund in absehbarer Zeit im Rahmen eines An-schubprogramms Bike and Ride fördern möchte. Stossend ist nun, dass sich der Kanton Bern mit Artikel 14 Absatz 3 SFD (Strassenfinanzierungsdekret) bezüglich Beteiligung an der Finanzierung von Park and Ride- / Bike and Ride-Anlagen Limiten festgelegt hat, die weit unter der Finanzierungsmöglichkeit des Bundes liegen dürften. Beiträge des Bundes werden jeweils bis höchstens zu jenem Betrag gesprochen, zu dem sich Kantone an der Realisierung einer Anlage beteiligen. Weil der Kanton Bern darauf angewiesen ist, allfällig abrufbare Bundesmittel bis zum möglichen Maximalbetrag ausschöpfen zu können, muss das Strassenfinanzierungsdekret entsprechend flexibler ausgestaltet werden. Die heutigen Ansätze wurden 1993 festgelegt, als noch nicht voraussehbar war, dass z.B. für Bike + Ride-Anlagen heutigen Standards personelle Bewachung / elektronische Bewirtschaftung nötig sind.

Park + Ride / Bike + Ride wurden bis anhin ausschliesslich als Aufgabe der Gemeinden und ev. des Kantons angesehen. Als Umsteigeorte stehen die Anlagen jedoch in engem Zusammenhang mit dem Betrieb des öffentlichen Verkehrs, handelt es sich doch um Angebote für die Kundschaft dieser Mobilität. Mit einer neuen Bestimmung im Kantonalen Öv-Gesetz soll deshalb für die Bereitstellung dieser Angebote eine Mitverantwortung der TU gegenüber den Bedürfnissen den Kunden und den Gemeinden verankert werden.

Antwort des Regierungsrates

Die Motionäre wollen den Regierungsrat beauftragen, zur Förderung der Mobilitätsketten die Rahmenbedingungen für den kombinierten Personenverkehr zu verbessern. Dazu sollen die vorhandenen Instrumente über die Behandlung von Schnittstellen zwischen Individualverkehr (Velo- und PW-Verkehr) und öffentlichem Verkehr ausgebaut sowie zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Der Regierungsrat nimmt zu den einzelnen Ziffern wie folgt Stellung:

Zu Ziffer 1A; Anpassung des Strassenfinanzierungsdekretes Art. 14 Abs. 3

In Art. 14 des Strassenfinanzierungsdekretes (SFD) sind die vom Kanton möglichen Beiträge an Bike und Ride-Anlagen (B+R) geregelt. Für Bahnknotenpunkte und namentlich auch für die grossen Zentren sind die für B+R vorgesehenen Beträge pro Abstellplatz (Fr. 150.-- für Plätze im Freien, Fr. 250.-- für Plätze in geschlossenen Räumen) zu bescheiden und hinsichtlich ihrer Höhe zu wenig flexibel, um die beabsichtigte Förderwirkung erzielen zu können. Beispielsweise beträgt bei einem Finanzbedarf von Fr. 6000.-- pro Stellplatz im Fall Hauptbahnhof Bern der maximal mögliche Kantonsbeitrag nur gerade ein Vierund-zwanzigstel (Fr. 250.--) der Gestehungskosten. Eine Anpassung der im Strassenfinanzierungsdekret vorgesehenen Beiträge zur Deckung dieser Kosten, ist angesichts der prekären finanziellen Lage des Kantons Bern im gegenwärtigen Zeitpunkt undenkbar und widerspräche zudem der vom Grossen Rat im November 2001 verabschiedeten Sparmotion. Gestützt auf diese Motion hat der Regierungsrat mit Beschluss 0190 vom 22. Januar 2003 die Direktionen angewiesen, alle eingereichten Vorstösse mit Kostenfolgen dem Regierungsrat in ablehnendem Sinne zu unterbreiten.

Der Regierungsrat ist aber bereit, die zukünftige Finanzierung von B&R-Anlagen/Velostationen in Abstimmung mit den entsprechenden Änderungen des Finanzierungsmodus auf Bundesebene im Sinne der Ausführungen zu den Ziffern 1B bis 3a unten zu überprüfen.

Zu Ziffer 1B; Anpassung öV-Gesetz (neuer Artikel)

Die Realisierung von P+R und B+R ist heute weitgehend den Gemeinden überlassen. Eine Pflicht der Transportunternehmungen, sich dabei finanziell oder durch Bereitstellen von Immobilien und Abstellflächen zu beteiligen, besteht dabei nicht. Im Gegensatz zu P+R hat dieser Sachverhalt für den Bereich B+R verhängnisvolle Konsequenzen: Währendem aus einer RailCity-Nutzung (Kiosk, Touristinformation, Läden, Büros) eine erhebliche Rendite realisierbar ist, kann selbst bei angemessener Eigenfinanzierung einer B+R-Anlage höchstens ein Teil des Betriebsaufwandes exkl. Amortisation und Miete finanziert werden. Für die Betreiberin einer Bahnhofanlage ist es somit vorteilhafter, die verfügbaren Flächen sowie den vorhandenen umgebauten Raum als RailCity zu vermarkten, statt Teile davon den Bahnkunden zum Einstellen von Zweirädern zur Verfügung zu stellen. Präferenswert wäre die Übertragung einer Pflicht an die Transportunternehmungen öffentlicher Verkehrsmittel, geeignete betriebseigene Grundstücke für die Erstellung von B+R sowie P+R-Anlagen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt umso mehr, wenn durch bahnfremde Nutzung ein Parkierbedarf geschaffen wird. In diesem Falle müsste auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder bereitgestellt werden. Das Eisenbahngesetz des Bundes und das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr müsste entsprechend ergänzt werden. Die Eigentümer bestehender Bauten und Anlagen müssten verpflichtet werden können, nachträglich eine ausreichende Zahl von Abstellplätzen zu schaffen, wenn es die Verhältnisse erfordern und erlauben und die Kosten zumutbar sind. Eine solche Gesetzesänderung würde bedeuten, dass die von den Transportunternehmungen zu tätigen Investitionen, soweit sie nicht an die bahnfremden Nutzer abgewälzt werden können, in die Bemessung der Abgeltungen einbezogen werden müssten.

Eine Ergänzung des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr setzt eine entsprechende Änderung beim Eisenbahngesetz (EBG) des Bundes voraus. Da Bundesrecht vorgeht, kann der Kanton nicht unilateral handeln. Es müssen vorerst die notwendigen Schritte unternommen werden, um das EBG zu ergänzen.

Zu Ziffer 2:

Um die Ziele der Motion zu erreichen, sind Vorstösse auf Bundesebene zwingend. Der Regierungsrat ist bereit, die Bundesbehörden aufzufordern, die notwendigen Gesetzesänderungen auf Bundesebene einzuleiten und dem eidg. Parlament zu unterbreiten.

Zu Ziffer 3a:

Eine zwingende Verpflichtung der Transportunternehmen, die Finanzierung von Bike&Ride zu übernehmen, kann nur durch die Ergänzung der gesetzlichen Grundlagen erreicht werden. Beim Bund ist zurzeit ein Leitbild "Langsamverkehr" in Bearbeitung, welches vorsieht, für B+R Anlagen Bundesmittel bereitzustellen. Möglicherweise geschieht dies bereits kurzfristig im Rahmen des im Leitbild vorgesehenen "Anschubprogrammes". Auch von den für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vorgesehenen Bundesmitteln sollten 10 % für den Langsamverkehr, insbesondere für Velostationen, eingesetzt werden. Diese Mittel können jedoch nur gezielt für die Unterstützung einzelner Projekte eingesetzt werden. Der Regierungsrat ist bereit, im Zusammenhang mit der zukünftigen Finanzierung durch den Bund eine Änderung des Strassenfinanzierungsdekretes zu prüfen und eine separate Regelung für Velostationen vorzusehen, so dass sich Kanton und Bund anteilmässig bis zum selben Maximalbetrag an der Finanzierung einer Velostation beteiligen können. Zudem wird in einem Bericht, der gestützt auf die in der Septembersession als Postulat überwiesene Motion Kaufmann (M035/2003), welche die Schaffung eines Gesamtverkehrsfonds verlangt, zu erstellen ist, die Finanzierung des Langsamverkehrs als Teil der Mobilitätskette eingehend geprüft werden.

Zu Ziffer 3b:

Gebührenpflichtige Anlagen für Park&Ride und bewachte Bike&Ride sind bereits heute die Regel. Im Rahmen des Projektes S-Bahn Bern 2005 werden nebst einer Nachfrageanalyse und entsprechendem Massnahmenplan Grundsätze und Standards über die Tarifgestaltung erarbeitet. Der Regierungsrat ist bereit, die allgemeine Verbindlichkeit dieser Normen zu prüfen.

Zu Ziffer 3c:

Mit Berücksichtigung der Betriebs- und Investitionsfolgekosten lassen sich mit Bike&Ride / Park&Ride-Anlagen schwerlich Gewinne erzielen. Aus marktwirtschaftlichen Gründen können nur in Ausnahmefällen kostendeckende Erträge erzielt werden. Eine zweckgebundene Verwendung der Einnahmen für Betrieb, Unterhalt und Anlagenerhalt ist somit automatisch gegeben.

Aufgrund der oben gemachten Erwägungen und in Erwartung konkreter Ergebnisse des Leitbildes "Langsamverkehr" sowie aufgrund, der als Postulate angenommenen Motionen Bichsel (M074/2003) und Kaufmann (M035/2003) ist der Regierungsrat bereit, die vorliegende Motion ebenfalls als Postulat anzunehmen. Die Anliegen der Motionäre werden in dem Bericht, der gestützt auf das überwiesene Postulat Kaufmann erarbeitet wird, geprüft.

Antrag: Annahme als Postulat

An den Grossen Rat