

Liestal, 26. März 2019/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2019/76
Postulat	von Lotti Stokar
Titel:	Kosten-Nutzen-Analysen von Veloschnellrouten
Antrag	Vorstoss ablehnen

1. Begründung

Generelle Vorbemerkung

Mit dem Beschluss des Landrats über die Ausgabenbewilligung zum kantonalen Radroutennetz vom 13. September 2018 (LRB Nr. 2018/2198) wurden auch finanzielle Mittel für die Planung der Weiterentwicklung des Radroutennetzes freigegeben. Die entsprechende Planung wird 2019 an die Hand genommen und eng mit der Velonetzstrategie des Agglomerationsprogramms Basel abgestimmt. Bei Letzterem läuft gegenwärtig ein entsprechender trinationaler Auftrag. Generell stellt sich insbesondere die Frage der Hierarchisierung des Netzes: Braucht es im kantonalen Radroutennetz langfristig Strecken, welche mit einem höheren Standard (Geschwindigkeit, Sicherheit, Komfort, etc.) ausgebildet werden. Bisher wurden alle Radroutenstrecken mehr oder weniger gleich behandelt. Ob eine Hierarchisierung in Form von Veloschnellrouten erfolgen wird bzw. gemäss welchen genauen Kriterien eine Hierarchisierung erfolgt (wenn überhaupt), ist gegenwärtig noch offen. In der zukünftigen diesbezüglichen Norm wird neutraler von „Vorrangrouten“ gesprochen.

Forderung des Postulats

1. Prüfung verschiedener Verbindungen im Kanton auf Ihre Zweckmässigkeit als Veloschnellrouten.
2. Einsatz Kosten-Nutzen-Analysen für Bewertung der Zweckmässigkeit von Veloschnellrouten.
3. Einsatz Kosten-Nutzen-Analysen für Priorisierung Projekte für Aufnahme in Investitionsprogramm BL.
4. Nachweis, mit welchen Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm zu rechnen ist.

Erläuterungen / Einordnung der Forderungen

Als Referenz wird im Postulat die Kosten-Nutzen-Analyse der Veloschnellroute Limmattal genommen. Dabei handelt es sich um eine gründliche und sehr umfassende Kosten-Nutzen-Analyse. Das kann im Einzelfall und für ein Velogrossprojekt angemessen sein, jedoch sollte es nicht als generelle Bewertungsmethodik vorgesehen werden. Insbesondere für die Priorisierung, also eine Gegenüberstellung der verschiedenen Projekte, wäre das ein zu aufwendiges Vorgehen und würde beispielsweise den Rahmen der finanziellen Mittel, welche mit Beschluss über die Ausgabebewilligung zum kantonalen Radroutennetz (Teil Weiterentwicklung: CHF 0.5 Mio.) bereitgestellt wurden, deutlich sprengen. In einem ersten Schritt geht es hier um eine Abschätzung der Potentiale / Nachfrage für den Veloverkehr: Wie viele Nutzende der Vorrangroute Veloverkehr kann es maximal geben? Wie viele bauliche Massnahmen sind notwendig und wie hoch sind die Kosten? Wie schnell ist eine Realisierung überhaupt möglich? Basierend darauf und auf punktuell weiteren Abklärungen könnte eine erste Prioritätensetzung für das Investitionsprogramm erfolgen.

Veloschnellrouten erfüllen die Zielvorgaben und Wirkungskriterien zu den Agglomerationsprogrammen in hohem Mass. Bei einer Einreichung kann somit praktisch automatisch mit einer Aufnahme (d.h. Mitfinanzierung) durch den Bund gerechnet werden. Die Höhe des Beitrages richtet sich jedoch nach der Bewertung des gesamten Agglomerationsprogrammes. Für das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation lag dieser bei hohen 40 %. Diesen zu prognostizieren ist jedoch praktisch unmöglich. Er liegt aber in aller Regel im Bereich zwischen 30 – 40 %. Ein Nachweis gemäss Forderung Postulat macht daher keinen Sinn.

Zusammenfassung

Aus folgenden Gründen wird die Entgegennahme des Postulats abgelehnt:

- Eine Prüfung, ob auf gewissen Verbindungen Schnell- oder Vorrangrouten für den Veloverkehr zweckmässig sind, erfolgt mit dem bereits erteilten Auftrag für die Weiterentwicklung des Radroutennetzes ohnehin.
- Für die Prioritätensetzung bei der Weiterentwicklung des Veloroutennetzes braucht es keine Vorschriften, mit welcher Methodik dies erfolgen soll. Der Einsatz einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse für die Bewertung einer Veloschnellroute kann im Einzelfall angemessen sein, es darf aber kein Muss sein.
- Die Gelder, welche für die Weiterentwicklung des Radroutennetzes vom Landrat bereitgestellt wurden (CHF 0.5 Mio.), reichen für das breite Anwenden von umfassenden Kosten-Nutzen-Analysen nicht aus.
- Die Prioritätensetzung für das Investitionsprogramm kann auch an Hand von einfacheren Methoden fachlich gut begründet werden.
- Die Höhe der Mitfinanzierung des Bundes an den Projekten wird an Hand einer Bewertung des gesamten Agglomerationsprogramms definiert und nicht auf der Ebene der Einzelprojekte. In aller Regel liegt dieser zwischen 30 - 40 %. Beim letzten Agglomerationsprogramm Basel lag sie bei 40 %. Hier sind keine neuen Erkenntnisse zu erwarten.“