

12. Juni 2013 BVE C

G 7 6 1 Tiefbauamt:
Strassennetzplan 2014 – 2029

1 GEGENSTAND

Mit dem vorliegenden Beschluss legt der Regierungsrat das Kantonsstrassennetz und dessen Veränderungen von strategischer Bedeutung fest.

Der Beschluss liegt in der Kompetenz des Regierungsrates und wird dem Grossen Rat zur Kenntnis unterbreitet.



2 RECHTSGRUNDLAGEN

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), namentlich Artikel 7, 12, 16, 24, 25, 26, 27, 52, 53, 86
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Artikel 6, 11
- Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0), Artikel 53 – 56, 58, 103, 104
- Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1), Artikel 117

3 FESTLEGUNG DES KANTONSSTRASSENNETZES

3.1 Grundsatz

Das Kantonsstrassennetz ergänzt das Nationalstrassennetz und stellt die Grunder-schliessung der Gemeinden sicher. Es umfasst 2'104 km und wird nach Artikel 25 SG in die Kategorien A, B und C gemäss Übersichtskarte (Anhang 1) unterteilt. Die Kategorie A ist gleichzeitig das vom Bund anerkannte Ergänzungsnetz der Nationalstrassen.

3.2 Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung

- In Abstimmung mit dem Bund sollen folgende Kantonsstrassen als Bestandteil des neuen Nationalstrassennetzbeschlusses ins Eigentum des Bundes übergehen und zu Nationalstrassen werden (aktuelle Kantonsstrassennummern in Klammern angegeben):
 - Schönbühl – Lyss – Biel (T6)
 - Autobahnzubringer Muri – Rüfenacht (10; die Anpassung und Sanierung des Kreisverkehrsplatzes Scheyenholz wird damit Sache des Bundes)
 - (Murten) – Umfahrung Ins – (Neuenburg) (182)

- Spiez – Frutigen – Kandersteg Autoverlad (223; die Engpassbeseitigung Reichenbach wird damit Sache des Bundes)
- Ebenfalls mit dem Bund abgestimmt sind die Änderung der folgenden Kantonsstrassen von der Kategorie B zur Kategorie A und damit deren Aufnahme ins Ergänzungsnetz des Bundes. Der Zeitpunkt der Aufklassierung ist vom Bund noch nicht festgelegt.
 - Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)
 - Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)
 - Frutigen – Adelboden (223.1)
 - (Freiburg) – Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau – (Wiggen) (189 / 221 / 229.4)
 - (Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)
 - Moutier – Crémines – Kantonsgrenze (30)
 - Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantonsgrenze (23)
 - Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)
- Der Kanton strebt überdies die Überführung folgender Kantonsstrassen von der Kategorie B zur Kategorie A und damit ins Ergänzungsnetz des Bundes an:
 - Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)
 - Ramsei – Langnau (243)
- Der Kanton plant, projektiert oder baut bzw. beginnt folgende strategischen Projekte¹:

Oberingenieurkreis I Oberland

 - Bypass Thun Nord (Baubeginn 2014)
 - Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221)
 - Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau)
 - Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (Erlenbach, Boltigen)
 - Umfahrung Frutigen inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (223; Realisierung erst nach dem Planungshorizont des vorliegenden SNP, flankierende Massnahmen evtl. früher)

Oberingenieurkreis II Bern - Mittelland

 - Verkehrssanierung Worb (10; Baubeginn 2012 erfolgt)
 - Korrektion Bolligenstrasse / Autobahnanschluss Wankdorf (234)
 - Verkehrssanierung Laupen, inkl. Verlegung des Bahnhofs (179, 233)
 - Korrektion Thunstrasse Muri (6)
 - Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier- und Könizstrasse (232)
 - Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)
 - Verkehrsmanagement Region Bern (inkl. regionale Verkehrsleitzentrale)

¹ Als strategisch gelten Projekte mit sehr hohen Kosten (in der Regel über 10 Millionen Franken) oder mit sehr grossen Auswirkungen auf den Gesamtverkehr und die Siedlungsentwicklung.

Oberingenieurkreis III Seeland – Berner Jura

- Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A 5 in Biel (5, 6, 235.1)
- Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt St-Imier (30)
- Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer (237.1)
- Verkehrlich flankierende Massnahmen Solothurnstrasse Urtenen-Schönbühl (12)

Oberingenieurkreis IV Emmental – Oberaargau

- Burgdorf, Sanierung Ortsdurchfahrt (23)
- Huttwil, Verkehrssanierung Knoten Bahnhofplatz (23, 244)
- Entlastung des unteren Emmentals (23), inkl. verkehrlich flankierende Massnahmen**
- Entlastung des Raums Aarwangen – Langenthal (244), inkl. verkehrlich flankierende Massnahmen**

** Die nationale Bedeutung der Autobahnzubringer hat der Bund bisher nicht anerkannt. Der Kanton sucht weiterhin aktiv Möglichkeiten zur (Mit-) Finanzierung der beiden Grossprojekte durch den Bund.

3.3 Richtplanrelevante Vorhaben

Die Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung sind zusätzlich richtplanrelevant.

4 MASSNAHMEN IM KANTONSSTRASSENNETZ

4.1 Kantonsstrassen

Die vorn unter Ziffer 3.2 aufgeführten strategischen Projekte sowie die weiteren Massnahmen, die neue Ausgaben von netto über 2 Millionen Franken bewirken, werden im Anhang 2: *Liste der Massnahmen auf Kantonsstrassen* mit Angaben zum Realisierungszeitraum und zum Investitionsvolumen genannt.

4.2 Nationalstrassen

- Folgende Strecken werden im Rahmen der Netzzvollendung im Auftrag des Bundes durch den Kanton Bern fertig gestellt (in Klammern Länge in km und voraussichtliches Jahr der Inbetriebnahme):
 - N 5 Biel Ost, Bözingenfeld – Biel Süd, Bruggmoos (5,1 km, 2016)
 - N 5 Biel Süd, Bruggmoos – Biel West, Seevorstadt (5,2 km, 2028)
 - N 5 Zubringer rechtes Bielerseeufer (2026)
 - N 16 Moutier Süd – Court (3,1 km, 2013)
 - N 16 Court – Loveresse (9,1 km, 2016)
 - N 16 Loveresse – Tavannes (3,7 km, 2012)
- Der Ausbau der N 8 Spiezweiler – Kantonsgrenze OW (Brünigtunnel) ist im langfristigen Bauprogramm des Bundes für die Nationalstrassen als nicht prioritäres Projekt in der Kategorie "ungewisse Projekte" aufgeführt. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die planerischen Grundlagen für einen Ausbau auf dieser Strecke vertieft werden. Auf Antrag der Kantone Bern und Obwalden erstellt und finanziert der Bund eine entsprechende Zweckmässigkeitsstudie (ZMB).

- Die Substanzerhaltung und der Ausbau des Nationalstrassennetzes sind Sache des Bundes. Der Kanton hat ein Interesse daran, diese Massnahmen mit dem Kantonsstrassennetz abzustimmen, zumal Kunstbauten, welche Nationalstrassen queren, ebenso dem Bund gehören wie die Nationalstrassenanschlüsse inkl. des ersten Knotens auf dem untergeordneten Strassennetz. Während der Bauphase von Vorhaben auf Nationalstrassen sind die negativen Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz möglichst gering zu halten.
- Für alle baulichen und betrieblichen Massnahmen gelten die nachfolgenden Grundsätze zur Koordination, welche mit der Genehmigung des Strassennetzplans Bestandteil des kantonalen Richtplans werden:

Anlauf- und Koordinationsstellen für alle Schnittpunkte zwischen National- und Kantonsstrassen sind seitens des Kantons der jeweils zuständige Oberingenieurkreis und seitens des Bundes die zuständigen Stellen des ASTRA. Die Koordinationsstellen informieren sich gegenseitig und frühzeitig über die Planung von Massnahmen im Bereich der Schnittpunkte zwischen National- und Kantonsstrassen und stellen dadurch die Abstimmung zwischen den genannten Netzen sicher.

4.3 Eigentumsänderungen

Änderungen im Eigentum sind nur vorzunehmen, wenn die (neue) Funktion der Strasse einen solchen Wechsel erfordert. Die dabei geltenden Grundsätze werden wie folgt konkretisiert:

- 1 Grundsätzlich soll das Kantonsstrassennetz nicht weiter verdichtet werden. Davon ausgenommen sind allenfalls Lücken im Kantonsstrassennetz innerhalb der Agglomerationen, wenn diese überwiegend dem regionalen Verkehr dienen.
- 2 Parallelführungen von Kantonsstrassen sind zu vermeiden.
- 3 Nationalstrassen und Kantonsstrassen der Kategorie A sind als Transitachsen lückenlos mittels Kantonsstrassen untereinander vernetzt.
- 4 Das Rückgrat eines Verkehrskorridors wird – sofern nicht eine Nationalstrasse diese Funktion übernimmt – durch eine Kantonsstrasse gebildet, die diesen Korridor an das übergeordnete Strassennetz anbindet.
- 5 Kantonsstrassen, die eine ländliche Gemeinde als Stichstrasse an das übergeordnete Netz anbinden, enden in der Regel am ersten Knoten mit wichtiger Verteilfunktion durch mindestens eine abzweigende kommunale Sammelstrasse in der Zentrumsortschaft, andernfalls im Bereich des Siedlungsschwerpunktes. Wo Ermessensspielraum besteht, sind vergleichbare Verhältnisse wie in anderen Gemeinden anzustreben.

Die konkreten Eigentumsänderungen werden in Anhang 3, Eigentumsänderungen, einzeln aufgeführt. Der Regierungsrat beschliesst die Eigentumsänderungen in einem separaten Beschluss, zeitgleich mit dem vorliegenden Entscheid.

4.4 Kombinierte Mobilität

Die Auflistung der Standorte, an welche der Kanton Beiträge leistet, findet sich in den Anhängen 4 – 6. Standorte von beitragsberechtigten B+R-Anlagen sind zudem alle Bahnhöfe und Haltestellen von Bahnlinien.

4.5 Versorgungsrouten (Ausnahmetransporte)

Die Befahrbarkeit der im Anhang der Strassenverordnung genannten Versorgungsrouten ist sicherzustellen. Die Strasseneigentümer sorgen dafür, dass bestehende Hinder-

nisse (ungenügendes Lichtraumprofil oder ungenügende Tragfähigkeit) auf diesen Routen behoben werden und dass die Routen langfristig befahrbar bleiben.

5 MITTEL- UND LANGFRISTIGER INVESTITIONSBEDARF

5.1 Handlungsspielraum

Für die vorgesehenen Massnahmen auf den Kantonsstrassen besteht entsprechend dem Massnahmentyp ein unterschiedlicher Handlungsspielraum. Deshalb werden die geplanten Massnahmen, ähnlich wie im bisherigen Strassenbauprogramm, in sechs Schichten eingeteilt. Je tiefer die Schichtennummer, desto geringer ist der tatsächliche Handlungsspielraum. Massnahmen zum Ausbau des Kantonsstrassennetzes finden sich – bis zu deren Baubeginn – folglich erst in den Schichten 5 und 6.

An die Massnahmen der Schicht 5 leistet der Bund beträchtliche Beiträge, womit eine substanziellere Weiterentwicklung des Kantonstrassennetzes möglich bleibt.

Definition der Schichten 1 – 6:

- 1 Projekte im Bau
- 2 Massnahmen zur Substanzerhaltung
- 3 Massnahmen zum Vollzug der Lärmschutzgesetzgebung
- 4 Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit
- 5 Massnahmen in Agglomerationsprogrammen, an die der Bund Beiträge leistet oder voraussichtlich leisten dürfte.
- 6 Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessungsqualität auf dem übrigen Kantonstrassennetz (Ausbau und Neubau)

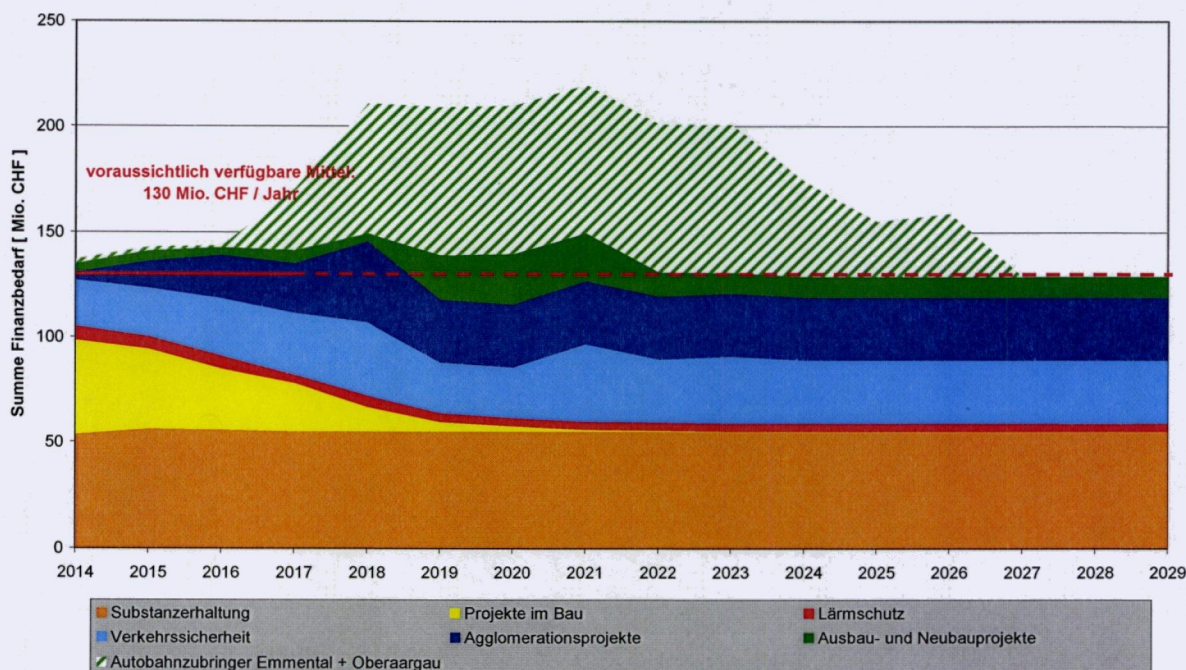
5.2 Mittelbedarf Kantonsstrassen

Der ausgewiesene Mittelbedarf resultiert aus einem strengen Priorisierungsprozess. Dennoch übersteigt der Finanzbedarf die eingestellten Mittel von rund 130 Mio. Franken pro Jahr in der Voranschlags- und Finanzplanperiode 2014–2017 und liegt auch in den darauf folgenden Jahren höher. In gewissem Umfang ist es zweckmässig, dass die so genannte Sachplanung die korrespondierende Finanzplanung übersteigt. Dies ermöglicht, auf Änderungen in den Projektabläufen (z.B. Verzögerungen wegen Einsprachen oder Beschwerden) kurzfristig zu reagieren und andere Projekte vorzuziehen. Trotzdem werden weitere Priorisierungen notwendig sein.

Beim Mittelbedarf berücksichtigt sind die Investitionen für die Projektierung und Realisierung der beiden Grossprojekte für die Entlastung des unteren Emmentals und des Raums Aarwangen – Langenthal. Nachdem der Bund Lösungen mit Autobahnzubringern ablehnt, sind Alternativen, insbesondere auch mit Etappierungen, zu prüfen. Die Kosten von Alternativen können zurzeit noch nicht geschätzt werden. Deshalb wird auf der folgenden Seite in der Grafik der Mittelbedarf für die Autobahnzubringer dargestellt und zwar grün schraffiert. Der Kanton kann weder die Autobahnzubringer noch Alternativen allein finanzieren. Hohe Kosten wird ferner die Umfahrung Wilderswil verursachen, voraussichtlich ab 2019 (Bestandteil der Schicht 6, grün).

Der Mittelbedarf für die Substanzerhaltung sowie für Investitionen in die Verkehrssicherheit (Sanierung von Unfallstellen, Ortsdurchfahrten und gefährlichen Stellen ausserorts) verringert den finanziellen Handlungsspielraum für Massnahmen zur Weiterentwicklung des Strassennetzes. Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes ermöglichen es dem Kanton und den Gemeinden, gewisse Ausbauprojekte umzusetzen, die sonst kaum finanzierbar wären. Dennoch lassen sich ohne zusätzliche Finanzmittel künftig nicht mehr alle nötigen Ausbau- und Neubauprojekte realisieren.

Finanzperspektive Kantonsstrassen 2014 - 2029



Die heute eingestellten Mittel von rund 130 Mio. Franken pro Jahr verstehen sich vorbehaltlich allfälliger Veränderungen aus den kommenden Finanzplanungsprozessen.

Bei den Agglomerationsprojekten (dunkelblaue Schicht) wurden noch keine Bundesbeiträge in Abzug gebracht. Diese belaufen sich auf rund 10 Mio. Franken pro Jahr. Im Gegenzug leistet der Kanton Beiträge in derselben Grössenordnung an die vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützten Strassenprojekte von Gemeinden. Die Bundesbeiträge an Agglomerationsprojekte verändern somit den finanziellen Handlungsspielraum des Kantons nicht.

6 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- 6.1 Der Regierungsrat bringt Änderungen der Strasseneinreihung dem Grossen Rat im Rahmen der ordentlichen Anpassung des Strassennetzplans zur Kenntnis.
- 6.2 Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird angewiesen, den Strassennetzplan nachzuführen und die Nachführungen regelmässig bekannt zu geben. Wesentliche Ergänzungen und Änderungen sind dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.
- 6.3 Die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion wird angewiesen, die Anpassungen des kantonalen Richtplans nachzuführen, beim Bund zur Genehmigung einzureichen und den Adressaten bekannt zu machen.
- 6.4 Der SNP gilt ab dem 1. Juli 2013. Das aktuelle Strassenbauprogramm bleibt bis Ende 2013 gültig. Damit bleibt bis Ende 2013 auch die Ermächtigung an die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion bestehen, die Projektierung für Vorhaben mit Kosten bis zu Fr. 1 Mio. (inkl. Strassenplanverfahren und vorsorglichem Landerwerb) in eigener Ausgabenkompetenz in Auftrag zu geben.

An den Grossen Rat