



Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 702/2021
Datum RR-Sitzung: 9. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.3739
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Strassennetzplan 2022-2037

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

Wichtige Planungsgrundlagen, Vollzugshilfen und Materialien sind:

- Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrats des Kantons Bern vom August 2008
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 (RGSK)
- Kantonale Synthese zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation
- Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Stand vom 20. November 2019
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27. Mai 2020
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe Tiefbauamt vom Juni 2017

3. Festlegung des Kantonsstrassennetzes

3.1 Grundsatz

Das Kantonsstrassennetz ergänzt das Nationalstrassennetz und stellt die Grunderschliessung der Gemeinden sicher. Es umfasst 2 037 km und wird nach Artikel 25 SG in die Kategorien A, B, und C unterteilt (Beilage «Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen»). Die Kategorie A ist gleichzeitig das vom Bund anerkannte Ergänzungsnetz der Nationalstrassen, für welches der Kanton Bern Globalbeiträge des Bundes an den Ausbau und den Unterhalt erhält.

Zum Kantonsstrassennetz gehören neben den Kategorien A, B und C auch die kantonalen Radwege abseits von Kantonsstrassen gemäss Art. 45 Bst. b SG.

3.2 Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung

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. Aufklassierungen von Kantonsstrassen führen nicht zu einem höheren Ausbaustandard, der Kanton erhält jedoch Globalbeiträge des Bundes.

- 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 in das Ergänzungsnetz des Bundes an:

- Autobahnanschluss Rubigen–Belp–Flughafen (221.2 / 221.3)
- Ramsei–Langnau (243)

Der Kanton prüft, plant, projiziert oder baut folgende strategische Projekte:

Oberingenieurkreis I Oberland

- Umfahrung Erlenbach im Simmental (11; Projektierungsbeginn ca. 2030)
- Verkehrsmanagement Region Thun (neu)
- Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221)

Oberingenieurkreis II Bern-Mittelland

- Korrektion Bolligenstrasse Nord Bern und Ostermundigen (234)
- Verkehrssanierung Laupen (179, 233)
- Korrektion Thunstrasse Muri (6)
- Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)
- Verkehrsmanagement Region Bern Nord (teilweise im OIK III)
- Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1 - 3, 221, neu)
- Verlegung Zimmerwaldstrasse (1221) und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz (221, neu)
- Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg (12, neu)

Oberingenieurkreis III Seeland / Berner Jura

- Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A5 in Biel (5, 6, 235.1)
- Sanierung Bärenkreuzung / Zentrum Münchenbuchsee (6, neu)
- Sanierung Ortsdurchfahrt Nidau (235, neu)
- Aménagement Frontière Jura–Les Reussilles (248, neu)
- Sanierung Bernstrasse Biel (Verkehrsachse Bruggmoos–Seevorstadt–Rusel, neu)
- Neubau Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Porttunnel, neu)

Oberingenieurkreis IV Emmental / Oberraargau

- Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle (neu 23, Kat. B, bisher 23, 229, 234.4, 240, 245, 245.4, 1402). Im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle ist folgende Neuzuteilung von Strassenkategorien und Kantonsstrassennummern vorgesehen:
 - Kalchofenstrasse (Rüegsaustrasse – Anschluss Umfahrung) Hasle b.B. neu KS 229, Kat. C (bisher KS 23, Kat. B)
- Verkehrssanierung Aarwangen (neu KS 244, Kat. B, bisher 1, 244, 1438, 1444)
Im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung Aarwangen sind folgende Neuzuteilungen von Strassenkategorien und Kantonsstrassennummern vorgesehen:
 - Jurastrasse Schwarzhäusern, Bannwil (Anschluss Umfahrung–Aarwangenstrasse neu KS 1444.1, Kat. C (bisher KS 244, Kat. B)
 - Jurastrasse Bannwil, Aarwangen (Aarwangenstrasse–Schwarzhäusernstrasse) neu KS 1444, Kat. C (bisher KS 244, Kat. B)
 - Jurastrasse Aarwangen (Schwarzhäuserstrasse–Kreisel Wynaustrasse) neu KS 1438, Kat. C (bisher KS 244, Kat. B)
- ZMB Umfahrung Utzenstorf (neu): Aufgrund eines Projekts mit verkehrsintensiver Nutzung wird eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine Umfahrung Utzenstorf gestartet. Die ZMB soll aufzeigen, ob eine allfällige Umfahrung und ein neuer Autobahnanschluss zweckmässig sind.

3.3 Strategische Projekte zu Gunsten des Veloverkehrs

Die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion sind im Sachplan Veloverkehr festgelegt. Der Kanton baut, betreibt und unterhält die Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen sowie die kantonalen Radwege abseits von Kantonsstrassen (Artikel 45 b. SG). Der Sachplan legt zudem Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten fest, in denen Ausbauten von Kantonsstrassen, kantonaler Radwege und Gemeindestrassen zu erwarten sind.

Der Kanton prüft, plant, projiziert oder baut folgende strategischen Projekte zu Gunsten des Veloverkehrs. Auf folgenden Korridoren ist die Abklärung der Machbarkeit bereits erfolgt, im Gange oder vorgesehen:

Oberingenieurkreis I Oberland

- Kantonaler Radweg Därligen–Leissigen
- Kantonaler Radweg Interlaken West–Därligen
- Radverbindung Schattenhalb, Willigen–Chirchet
- Radverbindung Heimberg–Uetendorf–Seftigen
- Vorrangroute Aaretal (Kiesen–Thun)
- Vorrangroute Thun–Spiez
- Vorrangroute Lerchenfeld–Zentrum Oberland–Gwatt
- Vorrangroute Uetendorf–Thun

Oberingenieurkreis II Bern Mittelland

- Vorrangroute Worblental
- Vorrangroute Wangental (Bern–Thörishaus–Neuenegg)
- Vorrangroute Aaretal (Bern–Münsingen–Kiesen)
- Vorrangroute Bern–Belp–Münsingen
- Vorrangroute Münsingen–Konolfingen
- Vorrangroute Bern–Zollikofen–Schönbühl
- Radweg Laupen–Gümmenen

Oberingenieurkreis III Seeland / Berner Jura

- Voie cyclable Villeret–Cormoret
- Voie cyclable Renan–La Cibourg
- Voie cyclable Tramelan–Tavannes
- Vorrangroute Lyss–Aarberg
- Vorrangroute Biel–Lyss
- Vorrangroute Biel–Lengnau–Grenze SO
- Vorrangroute Biel–Ipsach (–Sutz–Lattrigen)
- Radweg Schüpfen–Kosthofen
- Radweg Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–Grenze SO
- Radweg La Neuveville–Twann (Umnutzung Bahntrasse Ligerz)

Oberingenieurkreis IV Emmental / Oberrain

- Vorrangroute Herzogenbuchsee–Langenthal–Grenze AG
- Vorrangroute Aarwangen–Langenthal–Lotzwil
- Vorrangroute Lützelflüh–Burgdorf–Kirchberg (inkl. Radweg Oberburg–Hasle)
- Vorrangroute Burgdorf–Schönbühl
- Radverbindung Schaffhausen–Hasle
- Radverbindung Unterbergental
- Radweg Wiedlisbach–Wangen a.A.
- Radweg Aarwangen–Niederbipp
- Radweg Zollbrück–Obermatt

3.4 Richtplanrelevante Vorhaben

Die Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung gemäss Ziffer 3.2 sind richtplanrelevant und werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Veränderungen zu Gunsten des Verkehrs gemäss Ziffer 3.3 werden bei Bedarf in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

4. Massnahmen

4.1 Kantonsstrassen und kantonale Radwege

Die strategischen Projekte gemäss Ziffer 3.2 und 3.3 und weitere Massnahmen mit geplanten Investitionen über CHF 2 Mio. (netto) sind in Beilage «Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen» aufgeführt.

4.2 Nationalstrassen

Folgende Strecken werden im Rahmen der Netzzuordnung im Auftrag des Bundes durch den Kanton Bern fertig gestellt (in Klammern voraussichtliches Jahr der Inbetriebnahme):

- N5 Biel–Bözigenfeld–Biel–Brüggmoos (Restarbeiten, 2022)
- Schliessung der Netzlücke der A5 in Biel (offen)^{1*}
- N16 Moutier Süd–Court (Restarbeiten 2022)

¹ In erster Linie soll die Machbarkeit einer alternativen Linienführung im Norden von Biel (Juratunnel) geprüft werden. Zudem soll geprüft werden, ob der Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) als Nationalstrasse klassiert und vom Kanton im Rahmen der Netzfertigstellung im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts projektiert und gebaut werden kann.

- N16 Court–Loveresse (Restarbeiten 2022)
- N16 Loveresse–Tavannes (Restarbeiten 2022)

Der Ausbau der N8 Spiezwiler–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 punktuellen Ausbau zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf dieser Strecke vertieft werden.

Die Substanzerhaltung und der Ausbau des bestehenden 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 auch 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.

4.3 Eigentumsübertragungen / Neueinreichungen

Änderungen im Eigentum sind nur vorzunehmen, wenn die Funktion der Strasse einen solchen Wechsel erfordert. Die dabei geltenden Grundsätze (Art. 7 und 8 SG) werden wie folgt konkretisiert:

1. Das Kantonsstrassennetz soll 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 Ermessenspielraum besteht, sind vergleichbare Verhältnisse wie in anderen Gemeinden anzustreben.

Die konkreten Eigentumsänderungen sind in der Beilage «Geplante Netzveränderungen» einzeln aufgeführt. Der Regierungsrat beschliesst nach Anhörung der Gemeinden die Eigentumsänderungen in einem separaten Beschluss, jeweils zeitgleich mit dem Entscheid über den Strassennetzplan.

4.4 Kombinierte Mobilität

Das Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird mit Abstell- und Umsteigeanlagen für Zweiräder und Autos erweitert. Das spart einerseits den unrentablen Ausbau und Betrieb des ÖV in dünnbesiedelten Gebieten und ermöglicht andererseits die Substitution reiner Auto- und Motorradfahrten durch eine Kombination mit dem ÖV. Um möglichst lange Weganteile mit dem ÖV zurückzulegen, sollen die Reisenden grundsätzlich möglichst nahe an der Quelle umsteigen. Daher strebt der Kanton Bern ein dezentrales Anlagennetz für Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) an, wobei ein entsprechender Bedarfsnachweis zu erbringen ist.

Der vorliegende Strassennetzplan legt die P+R- und die B+R-Anlagen von regionaler Bedeutung fest (Art. 25 Abs. 4 Bst. c. SG). Es sind dies:

- Strassenseitig gut erreichbare P+R-Anlagen, die sich an Bahnhöfen, Bahnhaltestellen oder wichtigen Bushaltestellen deutlich abseits von Bahnlinien befinden. Sie liegen in der Regel ausserhalb der Agglomerationen.
- B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltestellen sowie an wichtigen Tram- und Bushaltestellen.

Der Kanton leistet auch Beiträge an Investitionskosten für Erweiterungen bestehender Anlagen.

P+R- und B+R-Anlagen sind langfristig zu erhalten und deswegen in kommunalen und regionalen Plänen behördenverbindlich festzulegen. Betrieb und Unterhalt erfolgt auf Kosten der Gesuchsteller resp. der Anlagenbetreiber, die auch für den baulichen Unterhalt und gegebenenfalls den Ersatz wegfallender Plätze sorgen. P+R-Anlagen sind grundsätzlich so zu bewirtschaften, dass sie der kombinierten Mobilität dauernd zur Verfügung stehen.

Die Details regelt das TBA mittels Richtlinie.²

4.5 Versorgungsrouten

Die Kantons- und Gemeindestrassen, die gemäss Art. 10 SV als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten dienen, sind im Anhang 1 der Strassenverordnung bezeichnet (Darstellung vgl. Geoportal BE). Sie sind gemäss Art. 11 SV offen zu halten.

Die Strasseneigentümer sorgen dafür, dass bestehende Hindernisse (ungenügendes Lichtraumprofil oder ungenügende Tragfähigkeit) auf diesen Routen behoben werden und sie langfristig befahrbar bleiben. Das Tiefbauamt führt die Aufsicht über das Netz der Versorgungsrouten.

5. Mittel- und langfristiger Investitionsbedarf

5.1 Handlungsspielraum

Für die vorgesehenen Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen besteht entsprechend dem Massnahmentyp ein unterschiedlicher Handlungsspielraum. Deshalb werden die geplanten Massnahmen in vier Schichten eingeteilt. Je tiefer die Schichtennummer, desto geringer ist der tatsächliche Handlungsspielraum. Massnahmen zum Ausbau des Kantonsstrassennetzes finden sich – bis zu deren Baubeginn – folglich in Schicht 3 oder 4. Danach werden sie der Schicht 1 zugeordnet.

Definition der Schichten:

1. Massnahmen im Bau.
2. Massnahmen zur Substanzerhaltung.
3. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit.
4. Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrskapazität (Ausbau- und Neubau).

² Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität, Richtlinie, TBA, 2018.

5.2 Mittelbedarf Kantonsstrassen

Der ausgewiesene Mittelbedarf resultiert aus einer wiederkehrenden Priorisierung der Massnahmen. Dennoch übersteigt der Finanzbedarf die beantragten Mittel von rund CHF 130 Mio. pro Jahr in der Voranschlags- und Finanzplanperiode 2022–2025 und liegt auch in den darauffolgenden Jahren höher. In gewissem Umfang ist es zweckmässig, dass die Sachplanung die korrespondierende Finanzplanung übersteigt, weil die Entwicklung verschiedener Projekte Verzögerungen erfährt und die finanziellen Mittel nicht im geplanten Zeitrahmen verwendet werden können (z. B. Verzögerungen wegen Einsprachen oder Beschwerden).

Wegen des steigenden Alters der Infrastruktur nimmt der Mittelbedarf für die Substanzerhaltung sowie für Investitionen in die Verkehrssicherheit (Sanierung von Unfallstellen, Ortsdurchfahrten und gefährlichen Stellen ausserorts) der Kantonsstrassen zu. Dies verringert den finanziellen Handlungsspielraum für Massnahmen zur darüberhinausgehenden Weiterentwicklung des Strassennetzes. Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes ermöglichen es dem Kanton, bedeutende Ausbauprojekte umzusetzen, die sonst kaum finanzierbar wären. Ohne zusätzliche Finanzmittel lassen sich künftig namentlich Neubauprojekte sowohl für den motorisierten als auch für den Langsamverkehr kaum mehr realisieren.

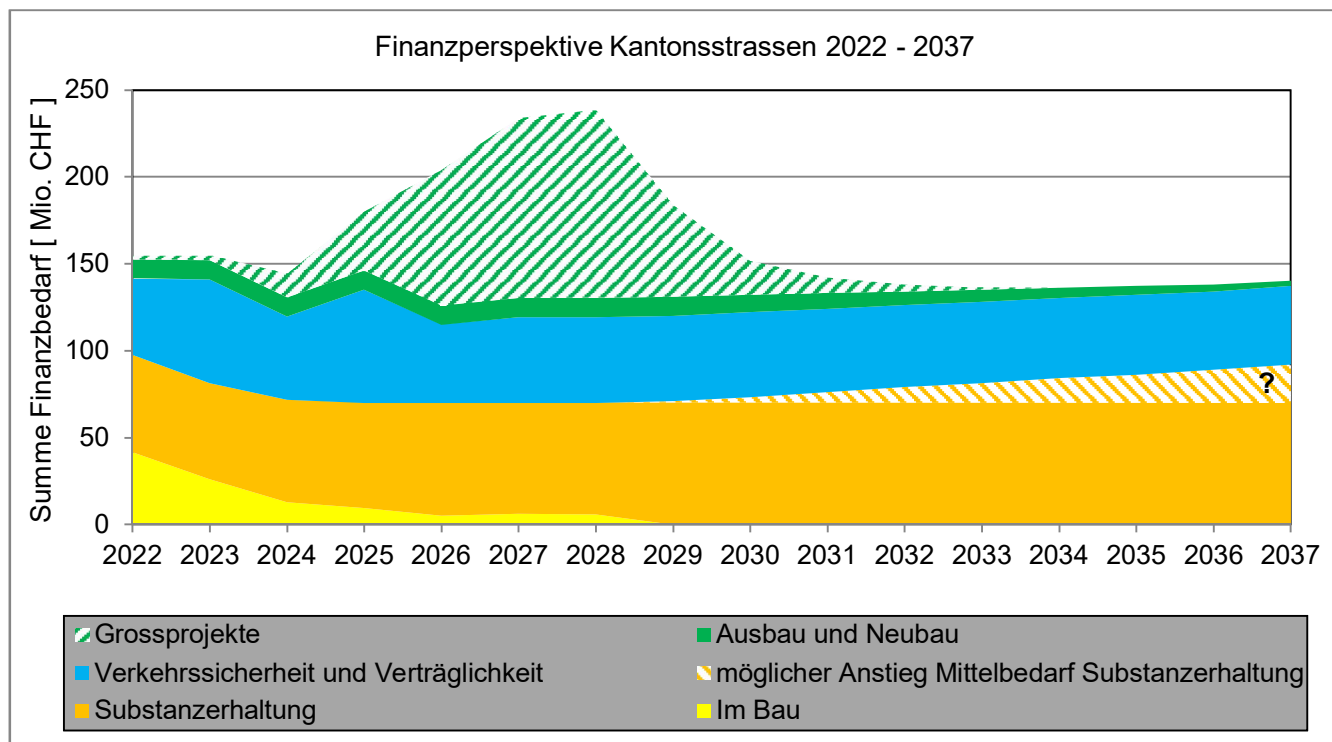


Abbildung: Finanzperspektive Kantonsstrasse 2022–2037 (schematisiert)

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

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- und Verkehrsdirektion wird angewiesen, den Strassennetzplan nachzuführen und die Nachführungen regelmässig bekannt zu geben. Wesentliche Ergänzungen und Anpassungen sind dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.
- 6.3 Die Direktion für Inneres und Justiz wird angewiesen, die sich aus vorliegendem Beschluss ergebenden Änderungen am kantonalen Richtplan im Rahmen des nächsten ordentlichen Richtplancontrollings nachzuführen.

Der vorliegende Strassennetzplan gilt ab dem Beschlussdatum und ersetzt den bisherigen Strassennetzplan vom 12. Juni 2013 angepasst am 31. Mai 2017.

Im Namen des Regierungsrates



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Grosser Rat

Beilagen

- Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen
- Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen
- Geplante Netzveränderungen