



Vortrag

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

Strassennetzplan 2022-2037

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Beschreibung des Geschäfts	3
3.1	Einleitung	3
3.2	Festlegung des Kantonsstrassennetzes	4
3.2.1	Stand	4
3.2.2	Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung	4
3.2.3	Richtplanrelevante Vorhaben	5
3.3	Massnahmen	6
3.3.1	Kantonsstrassen und kantonale Radwege	6
3.3.2	Nationalstrassen	8
3.3.3	Eigentumsänderungen / Neueinreichungen	9
3.3.4	Kombinierte Mobilität	9
3.3.5	Versorgungsrouten	9
4.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	10
4.1	Finanzielle Auswirkungen	10
4.1.1	Mittel- und langfristiger Finanzbedarf	10
4.1.2	Finanzieller Handlungsspielraum und Schichtenmodell	10
4.1.3	Langfristiger Finanzbedarf Kantonsstrassen	11
4.1.4	Finanzbedarf 2022–2025	13
4.2	Auswirkungen auf die Organisation	14
4.3	Auswirkungen auf das Personal	14
4.4	Auswirkungen auf die IT	15
4.5	Auswirkungen auf den Raum	15
5.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	15
6.	Schlussbestimmungen	15
7.	Ergebnisse der Anhörung	15
8.	Antrag	15

1. Zusammenfassung

Der Strassennetzplan 2022–2037 (SNP) ersetzt den bisherigen Strassennetzplan 2014–2029 vom 12. Juni 2013, angepasst am 31. Mai 2017. Seine Inhalte richten sich nach den Artikeln 24–27 Strassengesetz (SG).

Weite Teile des bisherigen SNP haben weiterhin Gültigkeit und wurden daher im vorliegenden neuen SNP nicht verändert. Grundlegend neu gestaltet sind die Festlegungen zur kombinierten Mobilität (vgl. Ziff. 4.4 SNP und 2.3.4 im Vortrag). Im Weiteren ist der SNP aktualisiert worden. Grossen Aktualisierungsbedarf hat sich naturgemäss bei den Projekten ergeben. Aufgrund des neuen Nationalstrassen-Netzbeschlusses hat auch das Kantonsstrassennetz gewichtige Änderungen erfahren. Neu werden im SNP auch die strategischen Veränderungen im Veloverkehrsnetz dargestellt.

Der SNP legt im Wesentlichen das 2037 km umfassende Kantonsstrassennetz fest. Er teilt die Kantonsstrassen in die Kategorien A, B und C ein. Der SNP legt zudem die 42 km kantonalen Radwege abseits von Kantonsstrassen fest. Ferner zeigt er summarisch den Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt und den Ausbau auf.

Er weist zudem auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung am Kantonsstrassennetz hin, die in den nächsten 16 Jahren geplant sind, und zeigt diese kartografisch auf. Der SNP listet Vorhaben mit neuen Investitionen von über CHF 2 Mio. auf. Die Vorhaben mit neuen Investitionen von unter CHF 2 Mio. und die Substanzerhaltungsmassnahmen sind im SNP kostenmässig enthalten, jedoch im Anhang zum SNP nicht einzeln aufgeführt. Für die Investitionen in Kantonsstrassen und kantonale Radwege bewilligt der Grosse Rat in der Regel alle vier Jahre einen Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK Strasse). Einzelvorhaben mit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr sowie Neubauten erfordern gemäss Art. 55 SG einen Objektkredit des Grossen Rates. Zu den Neubauten gehören auch kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen resp. Vorrangrouten, sofern sie kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen darstellen. Für die Massnahmen zur Substanzerhaltung bewilligt der Regierungsrat einen separaten Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt.

Ein Eintrag im SNP begründet keinen Anspruch darauf, dass eine Massnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt verwirklicht wird. Der Eintrag im SNP ist jedoch für alle Investitionen von mehr als CHF 2 Mio. in den Neubau, Ausbau oder Rückbau einer Kantonsstrasse oder eines kantonalen Radweges zwingende Voraussetzung dafür, dass die Massnahme im Rahmen des IRK Strasse bewilligt werden kann. Zudem weist der SNP auf Objektkredite des Grossen Rates hin.

Als Ergebnis einer strikten und wiederkehrenden Priorisierung sind für den baulichen Unterhalt und den Ausbau der Kantonsstrassen und kantonalen Radwege rund CHF 130 Mio. pro Jahr im Finanzplan vorgesehen, davon entfallend:

- Rund CHF 65 Mio. für Substanzerhaltungsmassnahmen (die nicht Umgestaltungs- und Ausbauprojekten anfallen).
- Rund CHF 65 Mio. für Umgestaltungs-, Lärmsanierungs-, und Ausbauprojekte wegen nachgewiesener Defizite oder zur Verbesserung der Verkehrsqualität.

Im Weiteren legt der SNP die Eigentumsänderungen fest: 7,4 km Kantonsstrassen gehen an die Gemeinden über. Im Gegenzug übernimmt der Kanton 1,6 km Gemeindestrassen. Zusätzlich werden Neubauten mit einer Länge von 6,1 km erstellt. Somit verlängert sich das Kantonsstrassennetz um rund 0,3 km.

Im SNP werden ferner die 246 km Nationalstrassen inkl. Stand der Netzvollendung dargestellt.

Bestandteil des SNP sind schliesslich auch die Park-and-Ride- und die Bike-and-Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung, an die der Kanton Beiträge leistet.

Der SNP wird zusammen mit dem dazugehörigen Investitionsrahmenkredit alle vier Jahre überprüft und angepasst.

Die mit dem vorliegenden SNP geänderten Festlegungen werden – soweit relevant - bei nächster Gelegenheit in den kantonalen Richtplan einfließen. Mit der Genehmigung des aktualisierten Richtplans durch den Bundesrat werden sie auch für Bundesbehörden verbindlich.

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), Art. 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
- Kantonaler Richtplan, Fassung vom 20. November 2019
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27. Mai 2020
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe Tiefbauamt vom Juni 2017

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Einleitung

Der Strassennetzplan (SNP) ist ein Planungsinstrument, dessen Inhalt in den Artikeln 24–27 Strassengesetz (SG) näher geregelt ist. Der Strassennetzplan zeigt die Nationalstrassen auf, legt die Kantonsstrassen fest und teilt diese in die drei Kategorien A, B und C ein. Er legt zudem die kantonalen Radwege abseits der Kantonsstrassen fest. Er zeigt, welche Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen und welche Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen werden sollen. Er weist auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung hin, die am Netz der Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen (inkl. Vorrangrouten, sofern sie kantonale Radwege darstellen) abseits der Kantonsstrassen in den nächsten 16 Jahren geplant sind, und beziffert summarisch den ungefähren Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt und für Investitionen. Weiter legt der SNP die Park-and-Ride- und die Bike-and-Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung fest, an die der Kanton Beiträge leistet.

Der Strassennetzplan ist eine Sachplanung, die den kantonalen Richtplan ergänzt. Der SNP berücksichtigt die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Mit den RGSK formulieren die Regionen ihre Sicht der Bedürfnisse zur regionalen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs, dies abgestimmt auf ihre geplante Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Die Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) konsolidiert in Zusammenarbeit mit der Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) die kantonalen und regionalen Planungen, bestimmt die Kostenwirksamkeit der vorgesehenen Massnahmen und legt die Prioritäten in der kantonalen Synthese zu den RGSK fest.

Die Massnahmen mit Investitionen von mehr als CHF 2 Mio. netto sind im SNP einzeln aufgeführt. Dadurch wird die Voraussetzung geschaffen, dass sie über einen IRK Strasse finanziert werden können (Art. 53 SG).

Gemäss Art. 27 SG beschliesst der Regierungsrat den Strassennetzplan grundsätzlich alle acht Jahre, häufigere Anpassungen sind jedoch möglich. Da der IRK Strasse alle vier Jahre dem Grossen Rat zu unterbreiten ist und auch die RGSK im vierjährigen Rhythmus überarbeitet werden, ist eine zeitgleiche Überprüfung und allfällige Aktualisierung des SNP zweckmässig.

Der SNP soll für die Bundesbehörden behördenverbindlich gemacht werden, soweit seine Inhalte als Bestandteil des kantonalen Richtplans durch den Bund genehmigt wurden.

3.2 Festlegung des Kantonsstrassennetzes

3.2.1 Stand

Die Kantonsstrassen umfassen ein Netz von insgesamt 2037 km Länge. Sie schliessen an das derzeit 237 km lange Nationalstrassennetz im Kanton Bern an und stellen die Verknüpfung mit den kommunalen Strassennetzen sicher.

Der Kanton Bern verfügt über ein angemessenes, funktionstüchtiges Strassennetz, das generell die gute Erreichbarkeit aller Regionen und Gemeinden gewährleistet. Es wurde im Wesentlichen im letzten Jahrhundert erstellt und seither unter Berücksichtigung der jeweils geltenden gesetzlichen und strategischen Vorgaben wo nötig und verhältnismässig angepasst und erneuert. Angesichts der Netzlänge, des fortgeschrittenen Alters vieler Kantonsstrassen und des zunehmenden Verkehrsaufkommens besteht bei der Erneuerung der vorhandenen Substanz ein beträchtlicher, tendenziell steigender Finanzbedarf.

Mit den RGSK ist ein wirksames Instrument zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsplanung geschaffen worden. Diese Abstimmung trägt dazu bei, dass die Anforderungen an das Strassennetz komplexer werden. Einerseits steigt insbesondere in den Agglomerationen die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. So wird beispielsweise der strassengebundene ÖV weiter ausgebaut. Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr entspricht häufig den Bedürfnissen nicht mehr. Andererseits steigen die Ansprüche an die Gestaltung des beschränkten Strassenraums wegen der gleichwertigen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der immer intensiveren Nutzung des Strassenumfelds und der Notwendigkeit, den stetig zunehmenden Verkehr sicher und verträglich abzuwickeln. Damit erhalten in den Agglomerationen auch das Verkehrsmanagement und die Verkehrslenkung eine höhere Bedeutung.

Der velogerechte Ausbau von Kantonsstrassen ist teilweise nur mit unverhältnismässigen Massnahmen möglich. Deshalb wird in solchen Fällen auch eine Veloverkehrsführung über kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen geprüft.

3.2.2 Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung

Der SNP zeigt die bis ins Jahr 2037 geplanten, wichtigen Netzänderungen auf. Er ist insbesondere abgestimmt auf die Wirkungsziele des Strassengesetzes, den kantonalen Richtplan, die Mobilitätsstrategie des Kantons, die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und den Angebotsbeschluss des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Strategische Projekte ergeben sich einerseits durch ein hohes Investitionsvolumen und andererseits durch einen hohen Erfüllungsgrad der Wirkungsziele gemäss Strassengesetz.

Aufgrund der Wirkungsziele und der oben erwähnten Grundlagen lassen sich für den SNP die folgenden, wichtigsten Ziele ableiten:

- Sicherstellen der angemessenen Erreichbarkeit der Regionen und Gemeinden (Planungshorizont 2040), indem prioritär die vorhandene Substanz der Strasseninfrastrukturen zweckmässig erhalten wird.
- Der steten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entgegenwirken, indem die Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsträger abgestimmt wird, insbesondere mit attraktiven Verhältnissen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV.
- Gewährleisten von stabilen Reisezeiten für den strassengebundenen ÖV, aber auch für den MIV auf Strassenabschnitten mit bereits heute oder innerhalb des Planungshorizonts prognostizierter, ungenügender Leistungsfähigkeit.
- Ausgestalten und unterhalten der Strassenanlagen in einer Weise, welche die Voraussetzungen für die grösstmögliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden schafft und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert.
- Fördern von Transportketten, das heisst der kombinierten Mobilität.
- Möglichst gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis für Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen.

Diese Ziele werden primär durch eine optimierte, intelligente Nutzung der vorhandenen Strassenräume erreicht.

Im Raum Biel wird der Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) im Sinne einer Netzlücke ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Damit wird die Rechtsgrundlage geschaffen, dass die nötige Landsicherung nach einem kantonalen Verfahren durchgeführt werden kann, denn es bestehen aktuell weder auf Bundes- noch auf Gemeindeebene die nötigen Instrumente dazu. Nach der Abschreibung des Ausführungsprojekts A5 Westumfahrung Biel hat der Zubringer Rechtes Bielerseeufer derzeit keinen Nationalstrassenstatus mehr, weshalb die Landsicherung auch nicht nach nationalstrassenrechtlichen Verfahren erfolgen kann. Das Ziel ist es, den Zubringer Rechtes Bielerseeufer nach erfolgten Abklärungen der Zweckmässigkeit dem Bund zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz zu beantragen. Diese Abklärungen könnten einige Zeit beanspruchen, weshalb das für den Bau des Zubringers erforderliche Land entsprechend gesichert werden muss.

Verschiedene Kantonsstrassen konnten noch nicht für das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen freigegeben werden. Diese Restriktionen werden im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung sukzessive behoben.

Aus- und Neubauten werden generell erst dann geplant, wenn die Ziele mit anderen Massnahmen dauerhaft nicht erreicht werden können.

3.2.3 Richtplanrelevante Vorhaben

Die im Beschluss genannten Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung sollen über den kantonalen Richtplan mit den zuständigen Bundesstellen und den Nachbarkantonen abgestimmt werden.

3.3 Massnahmen

3.3.1 Kantonsstrassen und kantonale Radwege

Die Kantonsstrassen werden laufend in ihrer Substanz erhalten und punktuell ausgebaut. Ausbauten werden insbesondere dort nötig, wo Defizite in der Verkehrssicherheit, der Verträglichkeit und der Erschliessungsqualität auftreten. Verursacht werden diese Defizite vorab durch den Verkehr, der in weiten Teilen des Kantons kontinuierlich ansteigt. Zu schaffen macht den Strassen nicht nur die Mengen-, sondern auch die Grössen- und die Gewichtszunahme der Fahrzeuge. Hinzu kommen die klimatischen Einflüsse, namentlich Frost, Stark- und Dauerregen.

Die Anforderungen an Kantonsstrassen werden weitgehend durch gesetzliche Vorschriften, einschlägige Normen, aber auch durch Grundlagen und Planungen definiert. Dazu gehören unter anderem die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, der kantonale Richtplan, der Sachplan Veloverkehr, Korridorstudien, Analysen der Unfallschwerpunkte (Black Spot Management), Schwachstellenanalysen des Tiefbauamts oder die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).

Die Alterung, die Entwicklung des Verkehrs und die Anforderungen an die Kantonsstrassen führen zu einem Bedarf an Massnahmen, welcher die vorhandenen Ressourcen bei weitem übersteigt. Die im SNP enthaltenen Massnahmen sind folglich das Ergebnis einer strikten Priorisierung der Massnahmen und der Abstimmung mit dem Finanzplan. Dabei spielt die Substanzerhaltung, die unumgängliche Erneuerung der Kantonsstrassen, eine entscheidende Rolle. Der hierzu nötige Finanzbedarf, der über den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt bewilligt wird, und die beschränkten personellen Ressourcen des Tiefbauamts, die in zunehmendem Mass zugunsten der Substanzerhaltung eingesetzt werden müssen, begrenzen den Handlungsspielraum für Neubau- und Ausbaumassnahmen beträchtlich.

Auf den Kantonsstrassen geht es vorwiegend um die folgenden Massnahmenarten:

- Substanzerhaltung: Mit zunehmendem Alter der Kantonsstrassen steigt der bauliche Unterhaltsbedarf. Nicht nur das Alter setzt den Kantonsstrassen zu, sondern auch die Tatsache, dass sie heute viel höheren Belastungen und Verkehrsfrequenzen ausgesetzt sind, als dies bei ihrer Projektierung vorgesehen war. Massiv zugenommen haben sowohl die gesamte Verkehrsmenge wie auch das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge (bis 40 Tonnen, im kombinierten Verkehr bis 44 Tonnen), das Durchschnittsgewicht der zugelassenen Fahrzeuge und die zulässige Fahrzeugbreite (bis 2,55 m / 2,60 m). Dies führte und führt noch immer zu einer Überbeanspruchung vieler Kunstbauten, aber auch der Strassenkörper (Beläge, Oberbau) und der Bankette. Zusätzlich sind viele ältere Strassen und ihre Bestandteile nicht ausreichend auf die Einwirkungen der Witterung und der vermehrt und verstärkt auftretenden Naturgefahrenereignisse ausgelegt. Aus diesen Gründen und aufgrund der Netzlänge besteht in der Substanzerhaltung der Kantonsstrassen permanent ein beträchtlicher, wegen der Altersverteilung der Strassen und Kunstbauten zunehmender Finanzbedarf.
- Lärmsanierung: Der Trend zu grösseren und schwereren Personen- und Lastwagen und die Zunahme des motorisierten Verkehrs führen nach wie vor zu einer Zunahme der Strassenlärmemissionen. Daran ändert der ansteigende Anteil von Elektrofahrzeugen wenig. Das in den 90-er Jahren begonnene Lärmsanierungsprogramm, das im Wesentlichen den Einbau von Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern vorsah und das vom Bund finanziell unterstützt wurde, ist nahezu abgeschlossen, jedoch bleibt Lärmschutz eine Daueraufgabe. Denn bisher konnten die gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte nicht flächendeckend eingehalten werden. Aus diesem Grund werden innerhalb des Siedlungsgebietes vermehrt lärm mindernde Beläge eingebaut oder - falls es die Verhältnisse zulassen – abweichende Höchstgeschwindigkeiten signalisiert. Der Einbau von lärm mindernden Beläge ist damit innerorts weitgehend – soweit nicht klimatische oder topografische

Gründe dagegensprechen – zum Standard geworden, obwohl aktuell ihre Wirkungs- bzw. Lebensdauer geringer ist als jene von konventionellen Belägen. Lärmindernde Beläge werden nicht separat als Lärmsanierungsmassnahme ausgewiesen, sondern im Rahmen von Einzelprojekten ausgeführt (Substanzerhaltung oder Ausbau).

- Verkehrssicherheit und Verträglichkeit: Die seit 2006 vom Tiefbauamt jedes Jahr durchgeführten Analysen von Unfallschwerpunkten und Unfallstellen sowie die systematischen, teils örtlichen, teils korridorweise durchgeführten Schwachstellenanalysen zeigen auf dem gesamten Kantonsstrassennetz weiterhin grossen Handlungsbedarf auf, vorab auf Schulwegen. Der grösste Teil der Massnahmen beinhaltet die Verkehrssanierung von Ortsdurchfahrten oder punktuelle Verbesserungen (z. B. der Sicherheit auf Fussgängerstreifen oder Radstreifen) innerorts. Dabei ist der Grundsatz der Koexistenz, also die gleichwertige Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden in einem beschränkten Strassenraum, bei der Lösungsfindung massgebend. In geringerem Mass sind aus Verkehrssicherheitsgründen auch Strassenkorrekturen auf Ausserortsstrecken unumgänglich. Zudem sind die ÖV-Haltestellen an Kantonsstrassen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei zu sanieren.
- Verkehrsqualität: Eine hinreichende Verkehrsqualität ist zu gewährleisten. In den Agglomerationen stehen die optimierte und intelligente Nutzung des vorhandenen Strassenraums, die Reduktion des MIV durch Verlagerung auf andere Verkehrsarten sowie die Verkehrsbeeinflussung und -lenkung und der Umbau von Knoten im Vordergrund. Im ländlichen Raum und insbesondere auf Durchgangsstrassen sind gezielte Aus- und Neubauten nötig.
- Veloverkehr: Der Sachplan Veloverkehr legt u.a. Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Kantonsstrassen und auf kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen fest. Im Sachplan sind zudem die Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten ausgewiesen, die weitere Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen zur Folge haben. Der Kanton kann Vorrangrouten nur auf jenen Abschnitten realisieren und betreiben, welche auf Kantonsstrassen oder auf kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen liegen. Für Abschnitte auf Gemeindestrassen sind die Standortgemeinden verantwortlich. Der velogerechte Ausbau von Kantonsstrassen ist teilweise nur mit unverhältnismässigen Massnahmen möglich. In diesen Fällen wird auch eine Veloverkehrsführung über kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen geprüft.

Die dargestellten Massnahmenarten haben einen unterschiedlichen Handlungsspielraum, der bei der Priorisierung der Massnahmen zu berücksichtigen ist. Nötig ist die Priorisierung, weil das Tiefbauamt über begrenzte finanzielle, wie auch personelle Ressourcen verfügt. Die Priorität einer Massnahme richtet sich in erster Linie nach dem Projektfortschritt und in zweiter Linie nach der Art des Projekts; sie wird mit dem so genannten Schichtenmodell zum Ausdruck gebracht.

Zu beachten ist, dass Priorisierungen auch innerhalb der jeweiligen Schichten notwendig sind und dass jedes Projekt immer einer Schicht zugewiesen wird, obwohl es häufig aus verschiedenen Massnahmen besteht (z. B. Substanzerhaltung und Verbesserung der Verträglichkeit bei einer Ortsdurchfahrt).

Für die Kantonsstrassen gilt folgende, mit dem Schichtenmodell ausgedrückte Priorität der Massnahmen:

➤ Schicht 1: Projekte im Bau

Projekte, deren Finanzierung beschlossen ist, oder die sich bereits im Bau befinden. Sie werden zügig fertig gestellt.

➤ Schicht 2: Massnahmen zur Substanzerhaltung

Diese Schicht umfasst Massnahmen des baulichen Unterhalts der Kantonsstrassen, um die Verfügbarkeit des Kantonsstrassennetzes zu gewährleisten, sowie Massnahmen des Lärmschutzes (lärmmindernde Beläge). Alle Projekte mit einem Anteil des baulichen Unterhalts von über 75 % resp. einem Ausbauteil unter CHF 0.5 Mio. werden dieser Schicht zugeordnet.

➤ Schicht 3: Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Erhöhung der Verträglichkeit

Defizite werden nach den Standards Kantonsstrassen mit auf die Örtlichkeit abgestimmten Massnahmen behoben. Hierbei geht es häufig um Verbesserungen für Zufussgehende oder Velofahrende. Zur Schicht 3 gehören somit z.B. Sanierungen von Unfallschwerpunkten, Fussgängerstreifen und Bushaltekanten, die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten oder die Verflüssigung des Verkehrs mittels Verkehrsmanagementsystemen.

Zusätzliche Anforderungen ergeben sich aus den erweiterten Möglichkeiten im Veloverkehr, der dank Elektrovelos insgesamt zunimmt und längere Distanzen zurücklegt. Dadurch entsteht sowohl innerorts wie auch ausserorts ein Massnahmenbedarf, der auf und entlang von Kantonsstrassen, vermehrt aber auch auf kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen gedeckt werden muss.

➤ Schicht 4: Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrskapazität auf den Kantonsstrassen (Ausbau- und Neubauprojekte)

Dazu gehören der Umbau von Knoten mit ungenügender Leistungsfähigkeit, das Anordnen von zusätzlichen Fahrspuren sowie Ausbau- und Neubauprojekte. Kapazitätsengpässe werden in erster Priorität durch Verkehrsmanagement- und Verkehrslenkungsmassnahmen gezielt gemildert. Der Ausbau oder Neubau von Kantonsstrassen erfolgt gezielt und in enger Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.

Um sicherzustellen, dass im ganzen Kantonsgebiet in vergleichbaren Situationen gleichwertige und verhältnismässige Massnahmen geplant und realisiert werden, präzisierte das Tiefbauamt die Vorgaben des Strassengesetzes und der Strassenverordnung in seiner Arbeitshilfe "Standards Kantonsstrassen". Wünschen Gemeinden einen höheren Standard, haben sie die entsprechenden Kosten zu tragen.

Die Massnahmen bzw. Investitionen, die neue Ausgaben über CHF 2 Mio. netto erfordern, sind im Anhang des Beschlussentwurfs zum SNP aufgelistet.

Die Massnahmen zur Substanzerhaltung (Schicht 2) werden im SNP nicht einzeln aufgelistet, sie sind Gegenstand eines separaten Rahmenkredits baulicher Unterhalt. Nicht ausgewiesen werden auch die Massnahmen im Bau (Schicht 1), für die bereits Ausgabenbewilligungen vorliegen. Die Massnahmen der Schichten 1 und 2 werden jedoch im mittel- und langfristigen Finanzbedarf (vgl. Ziffer 5) mitberücksichtigt.

Der vorliegende Strassennetzplan trägt insgesamt zur nachhaltigen Entwicklung des Kantons resp. der Regionen und Gemeinden bei.

3.3.2 Nationalstrassen

Der SNP enthält die Liste der laufenden Netzfertigstellungen des Nationalstrassennetzes, die durch den Kanton in einer Gemeinschaftsaufgabe mit dem Bund geleitet werden.

Im Weiteren enthält der SNP Grundsätze zur Koordination mit dem Bund bei den Schnittstellen zwischen National- und Kantonsstrassen. Diese Grundsätze werden mit dem Erlass des SNP zum Inhalt des kantonalen Richtplans.

3.3.3 Eigentumsänderungen / Neueinreichungen

Gestützt auf die Vorgaben des Strassengesetzes und der Strassenverordnung definiert der SNP die Kriterien für den Eigentumswechsel von Strassen und legt die Neueinreichungen grundeigentümerverbindlich fest. Die betroffenen Gemeinden erhalten mit dem Beschluss des Regierungsrats zum SNP eine entsprechende Verfügung mit Rechtsmittelbelehrung zugestellt.

In Anwendung der Kriterien gemäss SNP sind grundsätzlich in drei Fällen Eigentumsänderungen möglich:

- Geänderte Funktion einer Strasse als Folge der Inbetriebnahme von Grossprojekten.
- Anbindung eines Korridors ans übergeordnete Netz.
- Bereinigung der Diskrepanz zwischen aktueller Funktion und historischer Einreihung einzelner Strassenabschnitte.

Insgesamt übernimmt der Kanton 1,6 km Gemeindestrassen und übergibt den Gemeinden 7,4 km Kantonsstrassen. Die Abtretungen erfolgen gemäss Art. 12 Abs. 3 SG werkmängelfrei und entschädigungslos. Gleichzeitig wird das Kantonsstrassennetz durch Neubauten mit einer Länge von 6,1 km erweitert. Somit verlängert sich das Kantonsstrassennetz um rund 0,3 Kilometer.

Für den Kanton ergeben sich durch die Eigentumsänderungen und Netzerweiterungen Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt von rund CHF 50 000 pro Jahr.

Geringfügige Änderungen in der Strasseneinreihung bringt der Regierungsrat dem Grossen Rat im Rahmen der nächsten Anpassung des Strassennetzplans zur Kenntnis (siehe Schlussbestimmungen). Damit wird der Verwaltungsaufwand auf einem sachgerechten Niveau gehalten.

3.3.4 Kombinierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität verknüpft verschiedene Verkehrsmittel, also den Individualverkehr (Velo oder Auto) mit dem öffentlichen Verkehr (Bus oder Bahn). Mit kombinierter Mobilität wird daher das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen vergrössert.

Der SNP legt die Anlagen der kombinierten Mobilität von regionaler Bedeutung fest und berücksichtigt dabei die Bestrebungen des Bundes für intermodale Verkehrsdrehscheiben. Für die Förderung entsprechender Anlagen mit Staatsbeiträgen setzt der SNP klare Kriterien und macht den Ausbau bestehender Anlagen von einem Bedarfsnachweis abhängig. Es wird Bezug auf Beiträge namentlich nach Art. 61 SG (im übrigen Kantonsgebiet und subsidiär in den Agglomerationen) genommen. Im Rahmen von Agglomerationsprogrammen werden auch Anlagen nach Art. 62 SG gefördert. Dadurch wird das Instrument der Agglomerationsprogramme gestärkt und dank den damit verbundenen Bundesbeiträgen auch die finanziellen Belastungen für die Gesuchsteller (zumeist Gemeinden oder Transportunternehmen) sowie den Kanton (tiefere Staatsbeiträge) reduziert. Der SNP macht ferner generelle Aussagen über den Betrieb und Unterhalt von Anlagen der kombinierten Mobilität und verweist für Details auf die entsprechende Richtlinie des TBA.

3.3.5 Versorgungsrouten

Versorgungsrouten erschliessen Kraft- und Unterwerke der Elektrizitätswirtschaft für den Transport grosser und schwerer Anlageteile. In Art. 10 der Strassenverordnung sind die jeweils nötigen Lichtraumprofile und Tragfähigkeiten definiert, welche die Strassen der entsprechenden Routen aufweisen müssen. Die Versorgungsrouten selber sind im Anhang 1 zur SV festgelegt.

Das Tiefbauamt unterzieht die Versorgungsrouten im Jahr 2021 einer Gesamtüberprüfung, um sie mit den aktuellen Bedürfnissen der Werke abzustimmen.

4. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

4.1 Finanzielle Auswirkungen

4.1.1 Mittel- und langfristiger Finanzbedarf

Der mittel- und langfristige Finanzbedarf wird grundsätzlich für 16 Jahre ausgewiesen, wobei er in den ersten vier Jahren mit verlässlicher Genauigkeit, in den späteren Jahren aufgrund des kleineren Reifegrads der Projekte nur summarisch und je weiter in der Zukunft, desto weniger präzise bestimmt werden kann.

Für Beiträge an P+R-Anlagen wird der Kanton in den kommenden Jahren rund CHF 0,5 Mio. pro Jahr aufwenden müssen, für Beiträge an B+R-Anlagen rund CHF 1,0 Mio. pro Jahr.

Die kantonalen Beiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität sowie die Beiträge an wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen und an Hauptwanderrouten sind in der Finanzperspektive für die Kantonsstrassen ebenso nicht enthalten wie die Beiträge des Kantons an Agglomerationsprojekte der Gemeinden.

4.1.2 Finanzieller Handlungsspielraum und Schichtenmodell

Der SNP beziffert den ungefähren Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt (Art. 25 Abs. 3 SG) und für die übrigen Massnahmen (Art. 26 Abs. 1 SG). Der finanzpolitischen Situation wird Rechnung getragen, indem auch in Zukunft jährlich rund CHF 130 Mio. für den baulichen Unterhalt und für Investitionen ins Kantonsstrassennetz eingesetzt werden, obwohl der Mittelbedarf zur Deckung aller gerechtfertigten Bedürfnisse höher ist.

Hinzu kommen die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprojekte des Kantons im Umfang von rund CHF 4.5 Mio. pro Jahr. Im Gegenzug leistet der Kanton Beiträge in derselben Grössenordnung an die vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützten Strassenprojekte von Gemeinden. Entsprechend der künftigen Vorgaben von Regierungsrat und Grosse Rat wird die Finanzperspektive gegebenenfalls anzupassen und die Projekte neu zu priorisieren sein.

Es wird angenommen, dass der genannte Plafond real gleichbleibt und nominal um die durchschnittliche Teuerung (Tiefbaupreisindex) angepasst wird.

Im Schichtenmodell wird der finanzielle Handlungsspielraum in aufsteigender Form wiedergegeben. Im Unterschied zum SNP 2014-2029 werden im vorliegenden SNP zwischen vier Schichten unterschieden. Die bisherigen Schichten Lärmschutz und Agglomerationsprojekte entfallen. Lärmschutzmassnahmen werden in der Regel über die Substanzerhaltung (lärmmindernde Beläge) umgesetzt, Agglomerationsprogramme sind zur Daueraufgabe geworden und werden daher nicht mehr als separate Schicht ausgewiesen.

Je tiefer die Schichtennummer desto geringer ist der Handlungsspielraum.

Schicht 1: Im Bau

In dieser Schicht gibt es keinen Handlungsspielraum.

Schicht 2: Massnahmen zur Substanzerhaltung

Beim baulichen Unterhalt hat der Kanton kaum Handlungsspielraum. Vernachlässigt er Investitionen in die Substanzerhaltung, so baut er Bugwellen für künftige Generationen auf. Der Handlungsspielraum wird aufgrund der Altersstruktur vieler Brücken zusätzlich verringert.

Schicht 3: Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Erhöhung der Verträglichkeit

Auch in dieser Schicht besteht aufgrund einer Vielzahl von gesetzlichen und normativen Bestimmungen nur ein begrenzter Handlungsspielraum. Als Beispiel sei das Behindertengleichstellungsgesetz genannt, das bis Ende 2023 den hindernisfreien Umbau von Bushaltestellen verlangt.

Schicht 4: Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrskapazität (Ausbau- und Neubauprojekte)

In dieser Schicht hat der Kanton grundsätzlich Spielraum, der aber auch hier aufgrund von externen Entwicklungen (z.B. Siedlung, Wirtschaft) eingeschränkt werden kann.

Keinen Handlungsspielraum hat der Kanton überdies, wenn durch unvorhersehbare Naturereignisse in- nert kurzer Frist eine Strasse repariert oder verlegt werden oder wenn wegen eines Bauvorhabens Dritter eine Kantonsstrasse den neuen Gegebenheiten angepasst werden und der Kanton den an der Strasse entstehenden Mehrwert abgelden muss.

4.1.3 Langfristiger Finanzbedarf Kantonsstrassen

Die Finanzperspektive umfasst den voraussichtlichen Mittelbedarf für die heute vorgesehenen Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz. Dazu zählen alle Projekte, die derzeit in Realisierung, Projektierung, Planung oder Vorabklärung sind.

Für die Schichten 2 bis 4 (vgl. Kap. 3.1.2) besteht folgender Mittelbedarf (Gesamtkosten, ohne Berücksichtigung der Beiträge von Bund und Dritten):

➤ Schicht 2: Massnahmen zur Substanzerhaltung

Für die Substanzerhaltung wurden in den Jahren 2010–2020 durchschnittlich rund CHF 66 Mio. pro Jahr verwendet. Diese Mittel waren weitgehend in der Schicht 2, teilweise auch in der Schicht 3 enthalten, da Verkehrssanierungen und Umgestaltungen meistens auch Substanzerhaltungsanteile umfassen. Mit diesen Massnahmen konnte der Zustand der Fahrbahnen grundsätzlich gehalten werden. Dazu beigetragen haben auch die grossen Anstrengungen beim betrieblichen Unterhalt und den Reparaturen der Kantonsstrassen (laufende Ausgaben).

Aufgrund der nachfolgend aufgeführten Faktoren wird der Mittelbedarf für die Substanzerhaltung jedoch zunehmen:

- viele Kunstbauten sind mittlerweile 60 bis 80-jährig und müssen damit in den nächsten Jahren grundlegend saniert werden;
- mit jedem Ausbau- und Neubauprojekt nimmt wegen der Vergrösserung der Strassenfläche der Substanzerhaltungsbedarf zu;
- verschärfte Normen führen zu kostspieligen Nachrüstungen und Verstärkungen (z. B. Tunnelsicherheit, Erdbebensicherheit);

- der Druck nach verträglicheren Kantonsstrassen führt dazu, dass Anlageteile auf einer Kantonsstrasse gleichzeitig erneuert werden, auch wenn sie die Lebensdauer zum Teil noch nicht erreicht haben.

Für die nachhaltige Substanzerhaltung der Kantonsstrassen sind deshalb auch bei einer strikten Beschränkung auf das absolute Minimum langfristig rund CHF 70 bis 75 Mio. jährlich nötig. Davon dürften gemäss den heute geplanten Projekten rund CHF 60 bis 65 Mio. in der Schicht 2 sowie rund CHF 10 Mio. in der Schicht 3 anfallen. Die Anteile in den Schichten können allerdings, je nach den aktuellen Projekten, variieren. Pro Kilometer Kantonsstrasse werden also rund CHF 32 000 für die Substanzerhaltung eingesetzt, was im interkantonalen Vergleich unterdurchschnittlich ist.

Den konkreten längerfristigen finanziellen und personellen Ressourcenbedarf für die Substanzerhaltung lässt das TBA im Jahr 2021 von externen Fachexperten überprüfen und validieren.

- Schicht 3: Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Erhöhung der Verträglichkeit

Die Oberingenieurkreise überprüfen, basierend auf den Standards Kantonsstrassen, das Netz laufend auf Schwachstellen. Der Massnahmenbedarf ist höher als die verfügbaren finanziellen und personellen Mittel, weshalb eine strikte Priorisierung der Massnahmen nötig ist. Der auf den Finanzplan längerfristig abgestimmte Mittelbedarf bewegt sich in dieser Schicht auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren (CHF 50 Mio. bis 60 Mio. jährlich).

- Schicht 4: Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrskapazität auf den Kantonsstrassen (Ausbau- und Neubauprojekte)

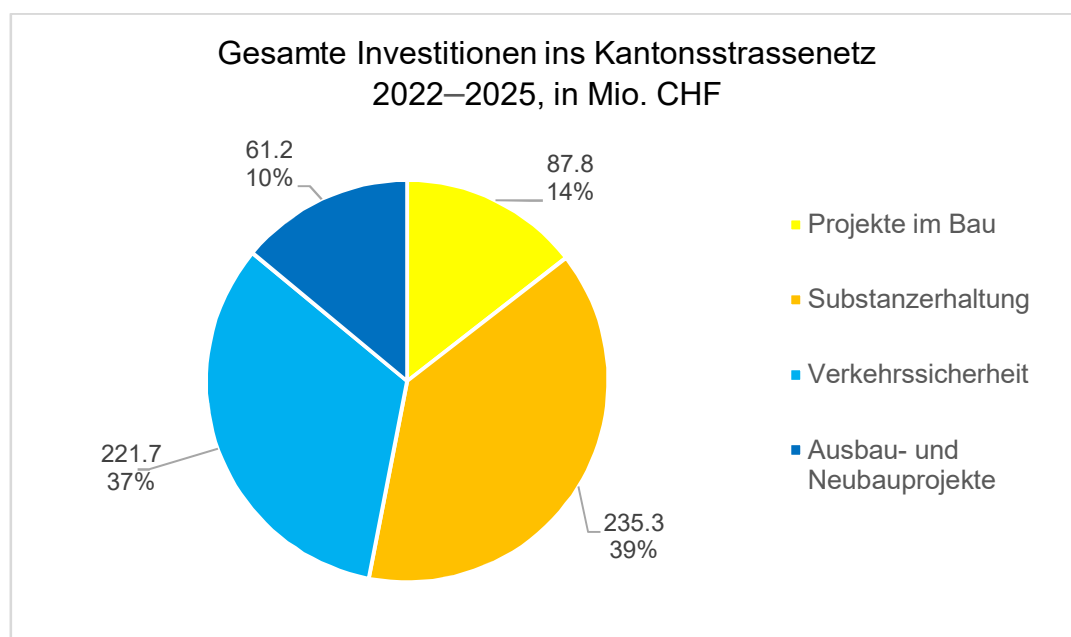
Massgeblich beeinflussen die Projektierungs- und Baukosten für die Entlastung der Räume Burgdorf und Aarwangen – Langenthal Nord den Mittelbedarf in dieser Schicht. Die Realisierung der beiden Grossprojekte wird in den nächsten Jahren rund CHF 55 Mio. jährlich kosten. Diese Ausgaben sind für den Kanton nur mit massgeblicher finanzieller Unterstützung durch den Bund tragbar. Ein wesentlicher Teil dieser Projekte wird zudem über den kantonalen Investitionsspitzenfonds gedeckt. Deshalb sind die Realisierungskosten für die beiden Grossprojekte in der Grafik in Ziffer 5.2 des SNP schraffiert dargestellt. Ebenfalls Bestandteil dieser Schicht ist die Umfahrung Wilderswil, die im Jahr 2023 in Betrieb genommen wird.

In der Schicht 4 sind zudem kleinere Ausbaumassnahmen enthalten. Sie umfasst in den nächsten Jahren rund CHF 5 Mio. bis CHF 15 Mio. jährlich. Auch sie sind das Ergebnis einer strikten Priorisierung.

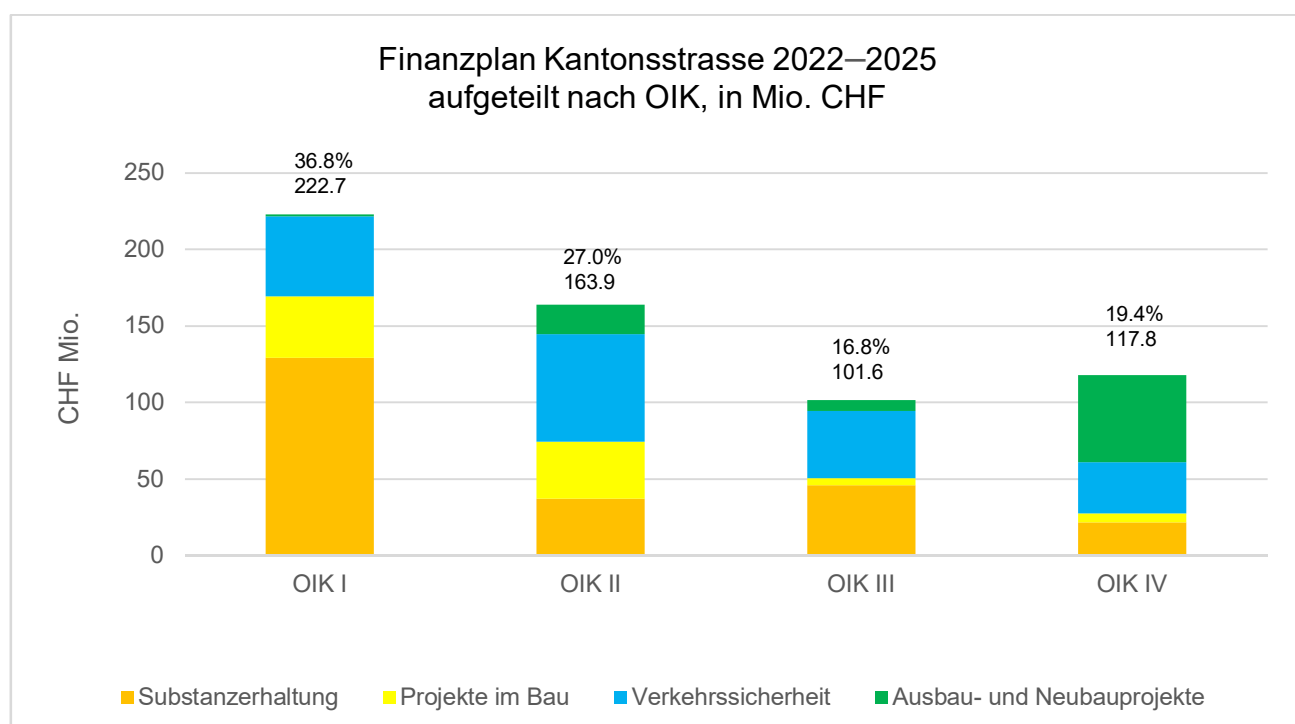
4.1.4 Finanzbedarf 2022–2025

Für die Jahre 2022–2025 (Laufzeit des dritten IRK Strasse) wird derzeit mit einem gesamthaften Investitionsbedarf von rund CHF 600 Mio. gerechnet. Rund 52 % der Gesamtinvestitionen sind für die Umsetzung der Projekte mit bereits genehmigten Krediten (Projekte im Bau) und für Ausgaben zur Substanzerhaltung vorgesehen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Aufteilung der verfügbaren Mittel auf die Schichten und auf die vier Oberingenieurkreise (OIK) zum Stichtag 21. Januar 2021. Es gilt zu beachten, dass sich die Schichtenzuteilung mit dem Projektfortschritt ändert.



Der Investitionsbedarf variiert in seiner Summe und Zusammensetzung in den vier Oberingenieurkreisen wie folgt:



Mit Beginn der Realisierung wechseln alle Massnahmen in die Schicht "Projekte im Bau". Je mehr und je grössere Projekte in einem OIK zum Stichtag bereits im Bau sind, umso grösser ist das Volumen der gelben Schicht.

Wegen der unterschiedlichen Topographie und Siedlungsstruktur weichen die Massnahmenbedürfnisse in den verschiedenen Oberingenieurkreisen deutlich voneinander ab. Dies widerspiegelt sich im vorstehenden Säulendiagramm in den unterschiedlichen Dicken der Schichten.

Der OIK I weist aufgrund des hohen Anteils an Kunstbauten (knapp 50 % aller Brücken und knapp 90 % aller Tunnel/Galerien auf Kantonsboden, sowie viele Stützmauern liegen im OIK I) den grössten Mittelbedarf in der Substanzerhaltung auf.

Die relativ grossen Investitionen in die Verkehrssicherheit und Verträglichkeit im OIK II sind insbesondere dem sehr hohen Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Bern und dem daraus entstehenden Handlungsbedarf geschuldet.

Im OIK III liegt das Schwergewicht auf zahlreichen kleineren Projekten im Ausbau- und Neubau und zudem auf der Substanzerhaltung. Deshalb sind derzeit verhältnismässig geringe Investitionen geplant. Der Kanton leistet hier zudem kurz- bis mittelfristig wesentliche Planungs-, Projektierungs- und Ausführungsarbeiten, um die anstehenden Verkehrsqualitätsdefizite auf der Achse Biel Seedorf – Bruggmoos zu beheben.

Im OIK IV sind mit den beiden Gesamtverkehrsprojekten Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle und Verkehrssanierung Aarwangen grosse Investitionen geplant. Ausserdem sind namhafte Investitionen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten vorgesehen, vor allem für Verbesserungen für den Veloverkehr.

Gesamthaft stehen für den baulichen Unterhalt und für Investitionen ins Kantonsstrassennetz gemäss derzeitigem Finanzplan CHF 130 Mio. pro Jahr zur Verfügung. Das Tiefbauamt hat mit einer Optimierung der Sach- und Finanzplanung Massnahmen ergriffen, damit diese Mittel auch ausgeschöpft werden können.

Der Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse wird zum zentralen Finanzierungsinstrument für die Projekte an den Kantonsstrassen (Schichten 3 und 4). Dies sowohl für jene mit neuen Ausgaben von netto kleiner als 2 Mio. CHF als auch für die grösseren Projekte, die keinen Objektkredit erfordern (Art. 55 SG).

4.2 Auswirkungen auf die Organisation

Auf die Organisationsstruktur sind keine Auswirkungen zu erwarten.

4.3 Auswirkungen auf das Personal

Das Tiefbauamt verfügt über sehr knappe personelle Ressourcen. Es setzt daher Prioritäten und fokussiert sich auf das Wichtigste. Den zunehmenden Mittelbedarf für die Substanzerhaltung mit den bestehenden personellen Ressourcen zu bewältigen, stellt das Tiefbauamt vor grosse Herausforderungen. Die zunehmende Arbeitslast kann daher voraussichtlich nur mit einer Erhöhung des Personalbestandes bewältigt werden.

4.4 Auswirkungen auf die IT

Auf die IT sind kurzfristig keine Auswirkungen zu erwarten. Die Digitalisierung im Infrastrukturbau (BIM-Planung) wird jedoch mittel- und langfristig grosse Investitionen in die IT erfordern. Damit könnte aber auch eine weitere Effizienzsteigerung einhergehen.

4.5 Auswirkungen auf den Raum

Da sich der Strassennetzplan stark auf die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte abstützt, darf davon ausgegangen werden, dass sich die im SNP enthaltenen Massnahmen resp. Projekte positiv auf den Raum auswirken. Die eingeschränkten finanziellen Mittel erlauben indessen fast nur eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Erhaltung des bestehenden Netzes.

5. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Die Auswirkungen jedes Projekts auf die Aspekte der Nachhaltigkeit (vgl. auch Wirkungsziele in Art. 3 SG) werden während der Projektierung bearbeitet, beurteilt und es werden die in der Gesetzgebung und in den Normen geforderten Nachweise erbracht. Namentlich bei Grossprojekten mit Investitionskosten über CHF 8 bis 10 Mio. sind in der Regel Umweltverträglichkeitsprüfungen nötig.

6. Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen 6.1 bis 6.3 enthalten die nötigen verwaltungsinternen Anweisungen zur Umsetzung und Nachführung des SNP.

Nachführungen des SNP beschränken sich auf die laufende Aktualisierung der Informationen, zum Beispiel über den Stand von Projekten.

Alle materiellen Änderungen des SNP, wie die Neuaufnahme von Projekten oder die Änderung von Grundsätzen, gehen über eine Nachführung hinaus und bedürfen als Anpassung einer entsprechenden Genehmigung des Regierungsrates.

Die nächste ordentliche Anpassung des Strassennetzplans ist gemäss Strassengesetz in acht Jahren vorgesehen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass bereits im Hinblick auf den IRK Strasse 2026 – 2029 erste Anpassungen erforderlich sein werden.

7. Ergebnisse der Anhörung

Die betroffenen Gemeinden wurden zu den vorgesehenen Neueinreichungen angehört. Dabei hat sich gezeigt, dass einige Neueinreichungen in nächster Zeit umgesetzt werden können, während bei anderen noch ein Abstimmungsbedarf zur Herstellung des werkmängelfreien Zustands vorhanden ist.

8. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

– Beschlussentwurf mit Beilagen