

VORTRAG

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

STRASSENNETZPLAN 2014 – 2029

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	2
1 EINLEITUNG	3
2 RECHTSGRUNDLAGEN	4
3 FESTLEGUNG DES KANTONSSTRASSENNETZES	4
3.1 Stand	4
3.2 Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung	4
3.3 Richtplanrelevante Vorhaben	5
4 MASSNAHMEN	5
4.1 Kantonsstrassen	5
4.2 Nationalstrassen	7
4.3 Eigentumsänderungen	7
4.4 Kombinierte Mobilität	7
4.5 Versorgungsrouten (Ausnahmetransporte)	8
5 MITTEL- UND LANGFRISTIGER FINANZBEDARF	8
5.1 Finanzieller Handlungsspielraum und Schichtenmodell	8
5.2 Langfristiger Finanzbedarf Kantonsstrassen	10
5.3 Finanzbedarf 2014–2017	12
6 SCHLUSSBESTIMMUNGEN	14
7 ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG	14
8 ANTRAG	15
9 BEILAGEN	15

ZUSAMMENFASSUNG

Der Strassennetzplan (SNP) löst zusammen mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse das bisherige Strassenbauprogramm ab. Die Inhalte des Planungsinstruments richten sich nach den Artikeln 24–27 des Strassengesetzes (SG).

Der SNP legt im Wesentlichen das 2'104 km umfassende Kantonsstrassennetz fest. Er teilt die Kantonstrassen in die Kategorien A, B und C ein und zeigt summarisch den Finanzbedarf für ihren baulichen Unterhalt und ihren Ausbau auf.

Er weist zudem auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung am Kantonsstrassennetz hin, die in den nächsten 16 Jahren geplant sind und listet die grossen Vorhaben mit neuen Nettoausgaben von über 2 Millionen Franken auf. Die Vorhaben mit neuen Nettoausgaben von unter 2 Millionen Franken, die Substanzerhaltungsmassnahmen sowie die Lärmschutzprojekte sind im SNP kostenmässig enthalten, jedoch nicht einzeln aufgeführt. Für die Investitionen (neue Ausgaben) für Kantonstrassen und kantonale Radwege bewilligt der Grosse Rat in der Regel alle vier Jahre einen Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse. Einzelvorhaben mit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr erfordern gemäss Art. 55 SG einen Objektkredit des Grossen Rates. Für die Massnahmen zur Substanzerhaltung und zum Lärmschutz (gebundene Ausgaben) bewilligt der Regierungsrat separate Rahmenkredite.

Wie beim bisherigen Strassenbauprogramm begründet ein Eintrag im SNP keinen Anspruch darauf, dass eine Massnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt verwirklicht wird. Der Eintrag im SNP ist jedoch für alle Investitionen von mehr als 2 Millionen Franken Nettokosten für den Neubau, Ausbau oder Rückbau einer Kantonstrasse zwingende Voraussetzung dafür, dass sie im Rahmen des IRK Strasse oder als Einzelvorhaben bewilligt werden können.

Der ungefähre Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt und den Ausbau der Kantonstrassen beträgt rund 130 Mio. Franken pro Jahr und teilt sich wie folgt auf:

- 55 Mio. Franken für Substanzerhaltungsmassnahmen (ein weiterer Anteil von Substanzerhaltungsmassnahmen ist in den Umgestaltungs- und Ausbauprojekten enthalten)
- 5 Mio. Franken für Lärmsanierungen, an die der Bund bis 2018 Beiträge zahlt
- 70 Mio. Franken für Umgestaltungs- und Ausbauprojekte, wegen nachgewiesener Defizite oder zur Verbesserung der Verkehrsqualität.

Im Weiteren legt der SNP die Eigentumsänderungen fest: 11,1 km Kantonstrassen gehen an die Gemeinden über. Im Gegenzug übernimmt der Kanton 12,8 km Gemeindestrassen.

Im SNP werden ferner die 203 km Nationalstrassen inkl. Stand der Netzvollendung und die vorgesehenen Änderungen des Netzbeschlusses aufgezeigt.

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 soll zusammen mit dem dazugehörigen Investitionsrahmenkredit künftig alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Der SNP wird im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung in den kantonalen Richtplan einfließen. Dieser wird anschliessend dem Bund zur Genehmigung vorzulegen sein.

1 EINLEITUNG

Der Strassennetzplan (SNP) ist ein Planungsinstrument, dessen Inhalt in den Artikeln 24–27 Strassengesetz (SG) näher geregelt ist. Er ersetzt zusammen mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse das aktuelle Strassenbauprogramm, das im Sinne des Übergangsrechts noch bis Ende 2013 gültig ist.

Der Strassennetzplan zeigt die Nationalstrassen, legt die Kantonsstrassen fest und teilt diese in die drei Kategorien A, B und C ein. Er zeigt, welche Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen und welche Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen werden sollen. Er weist auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung hin, die am Kantonsstrassennetz in den nächsten 16 Jahren geplant sind, und beziffert summarisch den ungefähren Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt und für Investitionen in die Kantonsstrassen. Weiter enthält der SNP die Park-and-ride- und die Bike-and-ride-Anlagen von regionaler Bedeutung, an die der Kanton Beiträge leistet.

Die Regionen erarbeiten die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und stimmen die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsplanung aufeinander ab. Sie stützen sich dabei auf die strategischen Vorgaben des Kantons wie die Gesamtmobilitätsstrategie, die Wirtschaftsstrategie oder den kantonalen Richtplan ab. Mit den RGSK formulieren die Regionen auch die Bedürfnisse zur regionalen Entwicklung des Individualverkehrs. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) konsolidiert in Zusammenarbeit mit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) die kantonalen und regionalen Vorstellungen, bestimmt die Kostenwirksamkeit der vorgesehenen Massnahmen auf den Kantonsstrassen und legt die Prioritäten in der kantonalen Synthese zu den RGSK fest. Dabei berücksichtigt sie die übrigen verkehrsrelevanten Planungen. Die Massnahmen mit neuen Ausgaben von mehr als zwei Millionen Franken netto sind im Strassennetzplan einzeln aufgeführt, denn Investitionen über zwei Millionen Franken für den Aus- und Neubau oder auch für den Rückbau können nur bewilligt werden, wenn für den entsprechenden Strassenabschnitt im SNP eine Massnahme vorgesehen ist (Art. 53 SG).

Der SNP wird dem Grossen Rat zur Kenntnis unterbreitet. Gleichzeitig wird ihm der erste vierjährige Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse zur Genehmigung vorgelegt.

Das Strassengesetz sieht den Erlass von Strassennetzplänen grundsätzlich alle acht Jahre vor, lässt jedoch häufigere Anpassungen zu. Da der IRK Strasse künftig alle vier Jahre dem Grossen Rat zu unterbreiten ist und auch die RGSK im vierjährigen Rhythmus überarbeitet werden, dürfte sich eine zeitgleiche Überprüfung und allfällige Aktualisierung des SNP als zweckmässig erweisen.

Der SNP dient dem Regierungsrat als Instrument zur übergeordneten Planung. Er ist mit den übrigen Planungen abgestimmt und berücksichtigt insbesondere die RGSK sowie den Finanzbedarf für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen. Der SNP ist behördenverbindlich und wird auch für die Behörden von Bund und Nachbarkantonen verbindlich, soweit seine Inhalte als Bestandteil des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat genehmigt werden. Die entsprechenden Elemente sind im SNP speziell gekennzeichnet.

Mit dem Beschluss des SNP wird das bisherige Massnahmenblatt B_05 des kantonalen Richtplans hinfällig ("bei grossen Strassenbauvorhaben Prioritäten setzen [Kantonsstrassen]"). Das Massnahmenblatt B_07 ("Neue Nationalstrassen und nationale Hauptstrassen bezeichnen") wird anzupassen sein resp. in die Gesamtanpassung 2014 einfließen.

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 und 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.

Wichtige Planungsgrundlagen, Vollzugshilfen und Materialien sind:

- Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrats des Kantons Bern vom August 2008.
- Als teilregionale Richtpläne genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) aus dem Jahr 2012.
- RGSK: Kantonaler Synthesebericht 2012 vom 13. Juni 2012
- Kantonaler Richtplan, aktualisierter Stand in Kraft seit 15. August 2011.
- Arbeitshilfe Standards der Kantonsstrassen des Tiefbauamts des Kantons Bern vom Januar 2011.

3 FESTLEGUNG DES KANTONSSTRASSENNETZES

3.1 Stand

Die Kantonsstrassen umfassen ein Netz von insgesamt 2'104 km Länge. Sie schliessen an das derzeit 203 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 möglich angepasst und erneuert. Angesichts der Netzlänge, des fortgeschrittenen Alters vieler Kantonsstrassen und der ständigen Zunahme des Verkehrsaufkommens besteht bei der Erneuerung der vorhandenen Substanz ein beträchtlicher Finanzbedarf.

Negativ wirkte sich in den vergangenen Jahrzehnten aus, dass wirksame Instrumente zur Abstimmung der kommunalen Siedlungsplanungen und der kantonalen Strassenplanung fehlten. Auch sind durch die beschleunigte Zusammenlegung von Schulstandorten neue Bedürfnisse entstanden. All dies hat auf vielen Kantonsstrassen zu Schwachstellen und Verkehrssicherheitsdefiziten und zu erhöhten Belastungen durch Lärm und Luft geführt. Auch bestehen örtlich begrenzt (namentlich in den Agglomerationen und auf wichtigen Erschliessungsachsen zu den Agglomerationen und Tourismusdestinationen) Probleme mit der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen.

3.2 Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung

Der SNP zeigt die bis ins Jahr 2029 geplanten, wichtigen Veränderungen auf. Er ist insbesondere abgestimmt auf die Wirkungsziele des Strassengesetzes, den kantonalen Richtplan, die Mobilitätsstrategie des Kantons, die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte und den Angebotsbeschluss des öffentlichen Verkehrs. Dabei liegt das Hauptziel in der Erhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes.

Aufgrund der im Strassengesetz festgelegten 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 2030), indem prioritär die vorhandene Substanz der Strasseninfrastrukturen zweckmässig erhalten wird.
- Der steten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken, indem die Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsträger abgestimmt wird, insbesondere mit attraktiven Verhältnissen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr.
- Gewährleisten von stabilen Reisezeiten für den strassengebundenen ÖV, aber auch für den motorisierten Individualverkehr 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 geringe Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen.

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

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

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

3.3 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

4 MASSNAHMEN

4.1 Kantonsstrassen

Die im SNP aufgeführten Massnahmen sind das Ergebnis einer intensiven Planung und Abstimmung im Rahmen der Erarbeitung, Prüfung und Genehmigung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Wichtige Schritte des Prozesses waren die Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen. Die Erläuterungen zum Ergebnis und zum Prozess der RGSK finden sich in den Vorprüfungsberichten und im Synthesebericht, den der Regierungsrat am 13. Juni 2012 verabschiedet hat. Weitere wichtige Grundlagen sind die abgeschlossenen und die laufenden Korridorstudien.

Auf den Kantonsstrassen geht es 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 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). 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 Finanzbedarf.

- Lärmsanierung: Trotz erheblicher technischer Fortschritte ist die Lärmbelastung als Folge der Verkehrszunahme in den vergangenen Jahrzehnten weiter angewachsen. Das Lärmsanierungsprogramm schreitet im Kanton Bern gut voran. Es muss gemäss den gesetzlichen Vorgaben des Bundes Ende 2018 abgeschlossen sein. Nach 2018 leistet der Bund keine Beiträge mehr an Lärmschutzprojekte. Zum heutigen Zeitpunkt sind 63% der Lärmschutzmassnahmen realisiert. Zunehmend sind auch bereits Mittel für die Substanzerhaltung der bisher erstellten Lärmschutzbauten aufzuwenden.
- Verkehrssicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs: 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 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) innerorts. Dabei ist heute die 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. Wegen Änderungen in der Bundesgesetzgebung (ViaSicura) sind die Kantone künftig verpflichtet, Unfallschwerpunkte zu sanieren. Dies erlaubt es auch, die volkswirtschaftlichen Kosten von Unfällen zu senken.
- Erschliessungsqualität: Eine hinreichende Erschliessungsqualität ist zu gewährleisten. In den Agglomerationen stehen die optimierte Nutzung des vorhandenen Strassenraums, die Reduktion des motorisierten Verkehrs 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.

Um sicherzustellen, dass im ganzen Kantonsgebiet in vergleichbaren Situationen gleichwertige 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 2 Mio. Franken netto erfordern, sind im Anhang des Beschlussentwurfs zum SNP aufgelistet.

Bei den Massnahmen zur Substanzerhaltung und zur Lärmsanierung (Schichten 2 und 3) handelt es sich um gebundene Ausgaben. Sie werden im SNP nicht einzeln aufgelistet, ebenso wie die Massnahmen im Bau (Schicht 1), für die bereits Ausgabenbewilligungen vorliegen. Die Massnahmen der Schichten 1 – 3 werden jedoch im mittel- und langfristigen Finanzbedarf (vgl. Ziffer 5) mitberücksichtigt.

Der vorliegende Strassennetzplan trägt insgesamt zur nachhaltigen Entwicklung bei. Die Auswirkungen des koordinierten, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Strassenbaus auf Wirtschaft und Gesellschaft werden klar positiv beurteilt und überwiegen die teilweise negativen Auswirkungen auf die Umwelt deutlich. Dies geht aus der durchgeführten Nachhaltigkeitsbeurteilung klar hervor.

4.2 Nationalstrassen

Der SNP enthält die Liste der laufenden Netzfertigstellungen des Nationalstrassennetzes, die durch den Kanton 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.

4.3 Eigentumsänderungen

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 vier Fällen Eigentumsänderungen möglich:

- Geänderte Funktion als Folge der Inbetriebnahme von Nationalstrassen (Ostast A5 in Biel)
- Geänderte Funktion 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 12,8 km Gemeindestrassen und übergibt den Gemeinden 11,1 km Kantonsstrassen. Das Kantonsstrassennetz verlängert sich somit um rund 1,7 km. Die Abtretungen erfolgen werkmängelfrei und entschädigungslos.

Für den Kanton ergeben sich durch die Eigentumsänderungen Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt von rund 100'000 Franken 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.

4.4 Kombinierte Mobilität

Das wichtigste Ziel der Park-and-ride-Anlagen (P+R) ist die Substitution von längeren Autofahrten aus Gebieten, die mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind. Solche Anlagen werden daher im ländlichen Raum, nicht aber in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Kerns von Agglomerationen gemäss Definition des Bundes (Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Interlaken) unterstützt. Der dem Wohnort nächstgelegene Haltepunkt einer Bahn oder wichtigen Buslinie steht im Vordergrund.

Bike-and-ride-Anlagen (B+R) entlasten den öffentlichen Verkehr auf kurzen Strecken und dehnen die flächenmässigen Einzugsgebiete der öV-Haltepunkte aus. Diese Anlagen sollen Menschen den Zugang zum öV erleichtern, die ausserhalb der Gebiete wohnen, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind.

Die Ermittlung der beitragsberechtigten P+R-Anlagen basiert auf der Bevölkerungsverteilung im Kanton Bern, wobei die Kontingente gesamthaft für die jeweiligen Korridore ausgewiesen wurden. Die Zuweisung der Korridorberechnungen zu den Bahnhöfen und Haltestellen erfolgte grundsätzlich durch die Regionen im Rahmen der RGSK.

In Grenzübereichen wurde, in Absprache mit den Regionen, für Benutzer der P+R-Anlagen, die ausserhalb des Kantons Bern wohnen, ein Zuschlag zum berechneten Kontingent aufgerechnet.

Die Velostationen sind an grossen Bahnhöfen wichtiger Bestandteil der durchgehenden Transportkette. Ihre Realisierung erfordert indessen angesichts der sehr hohen Nutzungsdichte im Umfeld der Bahnhöfe hohe Mittel (ein B+R-Platz in einer Velostation ist bisweilen gleich teuer wie ein P+R-Platz im ländlichen Raum). Deshalb werden im SNP die beitragsberechtigten Velostationen örtlich festgelegt. Darüber hinaus gelten sämtliche Bahnhöfe als Standorte für beitragsberechtigte B+R-Anlagen (Veloständer, teilweise überdacht). Schliesslich findet sich im SNP eine Liste mit den Haltestellen von Buslinien, an denen die regionale Bedeutung von B+R-Anlagen gegeben ist und an die der Kanton somit Beiträge leisten kann.

Für Beiträge an P+R-Anlagen wird der Kanton in den kommenden Jahren rund 0,5 Mio. Franken pro Jahr aufwenden müssen, für Beiträge an B+R-Anlagen rund 1 Million Franken pro Jahr. Beiträge werden nur geleistet, wenn das Bedürfnis klar ausgewiesen ist, ein gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis resultiert und die strengen Kriterien der kantonalen Vorgaben an die RGSK erfüllt sind. Anzumerken ist, dass an B+R-Anlagen auch über die Agglomerationsprogramme Kantonsbeiträge geleistet werden können, sofern der Bund sie mitfinanziert.

Die kantonalen Beiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität sowie die Beiträge an wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen und an Hauptwanderwegen sind in der Finanzperspektive für die Kantonsstrassen nicht enthalten. Sie belaufen sich insgesamt jährlich auf rund zwei Millionen Franken¹.

4.5 Versorgungsrouten (Ausnahmetransporte)

Versorgungsrouten erschliessen wichtige Versorgungsinfrastrukturen, namentlich Kraftwerks- und Elektrizitätsanlagen, und ermöglichen den Transport von sehr grossen Anlagenteilen. In der Strassenverordnung sind die Versorgungsrouten und die jeweils nötigen Lichtraumprofile und Tragfähigkeiten, welche die Strassen der entsprechenden Routen aufweisen müssen, festgelegt. Die noch bestehenden Hindernisse werden im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung oder im Rahmen vorgesehener Umgestaltungs- und Ausbauprojekte beseitigt.

5 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.

5.1 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).

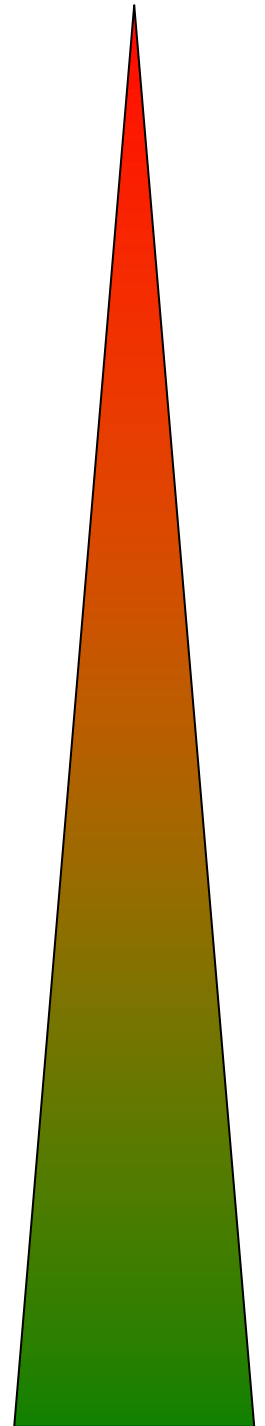
Wegen der schwierigen finanzpolitischen Situation des Kantons wird davon ausgegangen, dass in Zukunft der Investitionsplafond tiefer ist als bisher. Entsprechend wird mit verfügbaren Mitteln von jährlich rund 130 Mio. Franken für den baulichen Unterhalt und für Investitionen ins Kantonsstrassennetz gerechnet. Hinzu kommen die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprojekte des Kantons im Umfang von 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.

¹ Beiträge an Aggloprojekte der Gemeinden: Siehe Ziffer 5.2

Es wird angenommen, dass der genannte Plafond real gleich bleibt und nominal um die durchschnittliche Teuerung (Tiefbaupreisindex) angehoben wird.

Nur ein kleiner Teil der dem TBA zur Verfügung stehenden Mittel für Kantonsstrassen ist frei verfügbar. Der Handlungsspielraum bei der Mittelverwendung präsentiert sich konkret wie folgt:

- Kein Handlungsspielraum besteht für die Projekte im Bau. Diese werden so rasch wie möglich fertig gestellt.
- Praktisch keinen Handlungsspielraum hat der Kanton überdies, wenn durch unvorhersehbare Naturereignisse innert kurzer Frist eine Strasse repariert oder gar verlegt werden muss (z.B. Spreitgraben bei Guttannen) oder wenn ein Bahnübergang auf Initiative der Bahngesellschaft aufgehoben wird und der Kanton den ihm entstehenden Mehrwert abgelten muss.
- Nur einen geringen Handlungsspielraum hat der Kanton beim baulichen Unterhalt, das heisst bei der Substanzerhaltung und Erneuerung der Kantonsstrassen. Mit diesen Massnahmen wird sichergestellt, dass das Kantonsstrassennetz in seinen heutigen Funktionen langfristig erhalten bleibt. Werden die Mittel beim baulichen Unterhalt gekürzt, führt dies dazu, dass die Schäden zunehmen und später mit höheren Kosten zu rechnen ist. Es sammeln sich Bugwellen an, die künftige Generationen abtragen müssen.
- Kaum Handlungsspielraum hat der Kanton bei der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierung: Der Endtermin 2018 ist vom Bund vorgegeben. Sollen die Bundesmittel zur Erfüllung der gesetzlichen Lärmsanierungen genutzt werden, sind die noch verbleibenden Sanierungen mit kontinuierlichen Investitionen zu realisieren.
- Beschränkter Handlungsspielraum besteht bei den erkannten Mängeln der Verkehrssicherheit, u.a. bei Fussgängerstreifen, Unfallschwerpunkten, Schulwegen, Ortsdurchfahrten oder gefährlichen Stellen ausserorts. Der Kanton kann es sich grundsätzlich nicht leisten, solche Mängel längerfristig nicht zu beheben.
- Grundsätzlich Handlungsspielraum besteht bei Projekten des Kantons und der Gemeinden, die Bestandteil von Agglomerationsprogrammen sind. Die darauf basierenden Bundesbeiträge ermöglichen allerdings wesentliche Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, die ohne die finanzielle Unterstützung durch den Bund nicht realisiert werden könnten.
- Ebenfalls einen grundsätzlichen Spielraum hat der Kanton bei der Festlegung von Projekten zur Verbesserung der Erschliessungsqualität. Kapazitätsengpässe werden in erster Priorität durch Verkehrsmanagement- und Verkehrslenkungsmassnahmen gezielt gemildert. Der Ausbau oder Neubau von Kantonsstrassen ist in Abstimmung mit einer gezielten Siedlungsentwicklung sowie ausserhalb der Agglomerationen jedoch punktuell unumgänglich.



Mit Blick auf den tatsächlichen Handlungsspielraum hat der Kanton die Massnahmen auf Kantonsstrassen in sechs Schichten eingeteilt. Dabei ist zu beachten, dass eine einzelne Massnahme immer einer Schicht zugewiesen wird, obwohl sie häufig auch anderen Zwecken dient.

- Schicht 1 Projekte im Bau
Projekte, deren Finanzierung beschlossen ist, oder die sich bereits im Bau befinden.
- Schicht 2 Massnahmen zur Substanzerhaltung
Baulicher Unterhalt, um die Verfügbarkeit des Kantonsstrassennetzes zu gewährleisten. Alle Projekte mit einem Anteil des baulichen Unterhalts von über 75 Prozent resp. einem Ausbauanteil unter zwei Millionen Franken.
- Schicht 3 Massnahmen zum Vollzug der Lärmschutzgesetzgebung
Die Lärmsanierung muss bis 2018 abgeschlossen sein, andernfalls gehen Bundesbeiträge verloren.
- Schicht 4 Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten
Defizite bestehender Strassenzüge werden nach den Standards Kantonsstrassen mit auf die Örtlichkeit abgestimmten Massnahmen behoben.
- Schicht 5 Massnahmen in Agglomerationsprogrammen
Projekte, die vom Bund als prioritäre Massnahmen in Agglomerationen bezeichnet wurden, und an die er Beiträge leistet.
Die Zuordnung zu dieser Schicht erfolgt vorerst provisorisch. Sie wird mit der Unterzeichnung entsprechender Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem Kanton definitiv. Projekte, die nicht in Leistungsvereinbarungen einfließen, werden der Schicht 4 oder 6 zugewiesen.
- Schicht 6 Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Erschliessungsqualität auf den übrigen Kantonsstrassen
Massnahmen des Verkehrsmanagements und der Verkehrslenkung, Ausbau- und Neubauprojekte.

5.2 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 2–6 besteht folgender Mittelbedarf (Gesamtkosten, ohne Berücksichtigung der Beiträge von Bund und Dritten):

Schicht 2, Massnahmen zur Substanzerhaltung

Für die Substanzerhaltung wurden in den Jahren 2009 – 2012 durchschnittlich rund 72 Millionen Franken pro Jahr und damit deutlich mehr als in den Jahren zuvor verwendet. Diese Mittel waren weitgehend in der Schicht 2, teilweise auch in den Schichten 4 und 5 enthalten, da Verkehrssanierungen und Umgestaltungen häufig auch Substanzerhaltungsanteile umfassen. Mit diesen Massnahmen konnte die Bugwelle, die sich in den Jahren zuvor wegen zu geringer Investitionen in die Substanz gebildet hatte, etwas abgebaut und eine weitere Verschlechterung der Zustandswerte gestoppt werden. Dazu beigetragen haben auch die grossen Anstrengungen beim betrieblichen Unterhalt und den Reparaturen der Kantonsstrassen (laufende Ausgaben).

Der Substanzerhaltungsbedarf bleibt auch weiterhin hoch. Die Gründe sind u.a. die grösseren Gesamtgewichte (40 Tonnen statt 28 Tonnen), der hohe Schwerverkehrsanteil (teilweise deutlich über 10 %), die erhöhten Fahrzeugbreiten (2.50 Meter, teilweise bis 2.55 Meter statt 2.30 Meter) und die allgemeine Verkehrszunahme (rund 1 % pro Jahr). Diese Sprünge bei den Fahrzeugmassen konnten noch nicht auf allen Stras-

sen aufgefangen werden. Zudem dürfte laut Prognosen der Verkehr auf den Kantonsstrassen auch bis im 2030 weiterhin zunehmen. Dies alles führt dazu, dass die Strassen rascher altern und die Lebensdauer der Anlagen tendenziell abnimmt.

Zu beachten ist auch, dass

- der Substanzerhaltungsbedarf in der Regel mit jedem Aus- und Neubauprojekt wegen der Vergrösserung der Strassenfläche zunimmt;
- verschärfte Normen in Kraft gesetzt werden, die oft teure Nachrüstungen erforderlich machen (z. B. Tunnelsicherheit);
- der Druck nach minimalen Verkehrsbeschränkungen zunehmend erfordert, dass Anlageteile auf einer Kantonsstrasse gleichzeitig erneuert werden, auch wenn sie die Lebensdauer z.T. noch nicht erreicht haben.

Für die Substanzerhaltung der Kantonsstrassen sind deshalb auch bei einer strikten Beschränkung auf das absolute Minimum langfristig mindestens 62 Mio. Franken jährlich nötig. Davon dürften gemäss den heute geplanten Projekten rund 55 Mio. Franken in der Schicht 2 sowie rund 7 Mio. Franken in den Schichten 4 und 5 anfallen. Die Anteile in den Schichten können allerdings, je nach den aktuellen Projekten, variieren.

Pro Kilometer Kantonsstrasse werden also rund 29'000 Franken für die Substanzerhaltung eingesetzt, was im interkantonalen Vergleich deutlich unterdurchschnittlich ist². Bei diesem Minimalaufwand für die Substanzerhaltung kann die Bildung einer Bugwelle beim Substanzerhaltungsbedarf nicht ausgeschlossen werden. Um dies zu vermeiden, sind die Entwicklung des Strassenzustands zu beobachten und die Anstrengungen im laufenden Unterhalt auf dem heutigen Niveau aufrecht zu halten.

Schicht 3, Massnahmen zum Vollzug der Lärmschutzgesetzgebung

Es wird davon ausgegangen, dass als Folge des Verkehrswachstums auch nach dem Jahr 2018 Lärmsanierungsmassnahmen notwendig sein werden. Als Grössenordnung wird hier von 4 Millionen Franken pro Jahr ausgegangen.

Schicht 4, Verkehrssicherheit

Die Oberingenieurkreise haben auf Grund der Kantonsstrassenstandards das Netz auf Schwachstellen überprüft, mögliche Massnahmen zur Behebung grob abgeschätzt, priorisiert und in die Planung aufgenommen. Gemäss den in allen RGSK erstellten Prognosen muss bis ins Jahr 2030 mit einer generellen Verkehrszunahme von 10–15 % gerechnet werden. Dies wird zu zusätzlichen Schwachstellen führen, denn die Verkehrszunahme wird unweigerlich nicht nur die Kapazitätsengpässe (vor allem bei Knoten auf stark befahrenen Achsen) verschärfen, sondern auch neue Defizite in der Verkehrssicherheit des Verkehrs zur Folge haben.

Der längerfristige Mittelbedarf bewegt sich deshalb in dieser Schicht auf einem ähnlichen Niveau wie in den Jahren 2013–2017 (mindestens 30, höchstens 40 Millionen Franken jährlich).

Schicht 5, Massnahmen in Agglomerationsprogrammen

Es wird davon ausgegangen, dass der Bund auch weiterhin Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanzieren wird, zumal er die Überführung des befristeten Infrastrukturfonds in einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds beabsichtigt. Der in der Finanzperspektive ausgewiesene, jährliche Mittelbedarf von rund 30 Millionen Franken für Projekte auf Kantonsstrassen berücksichtigt die erwarteten Bundesbeiträge von einem Drittel indirekt: Die Agglomerationsprojekte lösen erfahrungsgemäss etwa gleich grosse Kantonsbeiträge an Projekte der Gemeinden aus

² Zustandsanalyse und Werterhaltung bei den Kantonsstrassen in der Schweiz, Bericht Fachverband Infra vom Juli 2010

(Art. 62 SG), wie Bundesbeiträge an den Kanton. Die Agglomerationsprogramme haben somit keine Auswirkungen auf den Investitionsplafond im Kantonsstrassenbau.

Schicht 6, Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrskapazität auf den übrigen Kantonsstrassen (Ausbau- und Neubauprojekte)

Massgeblich beeinflussen die Umfahrung Wilderswil sowie die Planungs- und Projektierungskosten für die Entlastung der Räume Burgdorf und Aarwangen-Langenthal Nord den Mittelbedarf in dieser Schicht. Die Realisierung der beiden ursprünglich vorgesehenen Autobahnzubringer würde zudem während zehn Jahren rund 55 Mio. Franken jährlich kosten. Diese Ausgaben sind für den Kanton allein – ohne massgebliche finanzielle Unterstützung durch den Bund – nicht tragbar. Nachdem der Bund Lösungen mit Autobahnzubringern für das Emmental und den Oberaargau ablehnt, sind für die Entlastung der Räume Burgdorf und Aarwangen-Langenthal Nord Alternativen zu prüfen, auch mit Etappierungen. Der Kanton kann weder die Autobahnzubringer noch zumindest weitgehend gleichwertige Alternativen allein finanzieren. Deshalb sind die Realisierungskosten für die beiden Grossprojekte in der Grafik in Ziffer 5.2 des SNP lediglich schraffiert dargestellt.

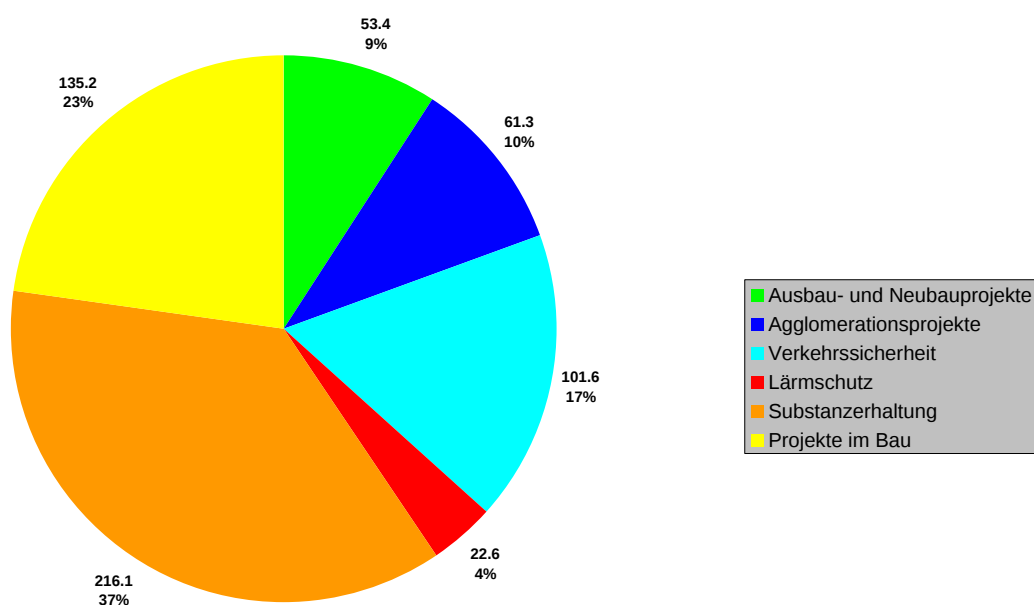
Zudem sind in der Schicht 6 auch langfristig rund 10 Millionen Franken für kleinere Ausbaumassnahmen enthalten.

5.3 Finanzbedarf Kantonsstrassen 2014–2017

Für die Jahre 2014–2017 (Laufzeit des ersten IRK Strasse) wird derzeit mit einem gesamthaften Investitionsbedarf von rund 590 Millionen Franken gerechnet. Rund 64 % der Gesamtinvestitionen sind für die Umsetzung der Projekte mit bereits genehmigten Krediten (Projekte im Bau) und für gebundene Ausgaben zur Substanzerhaltung oder zur Lärmsanierung vorgesehen.

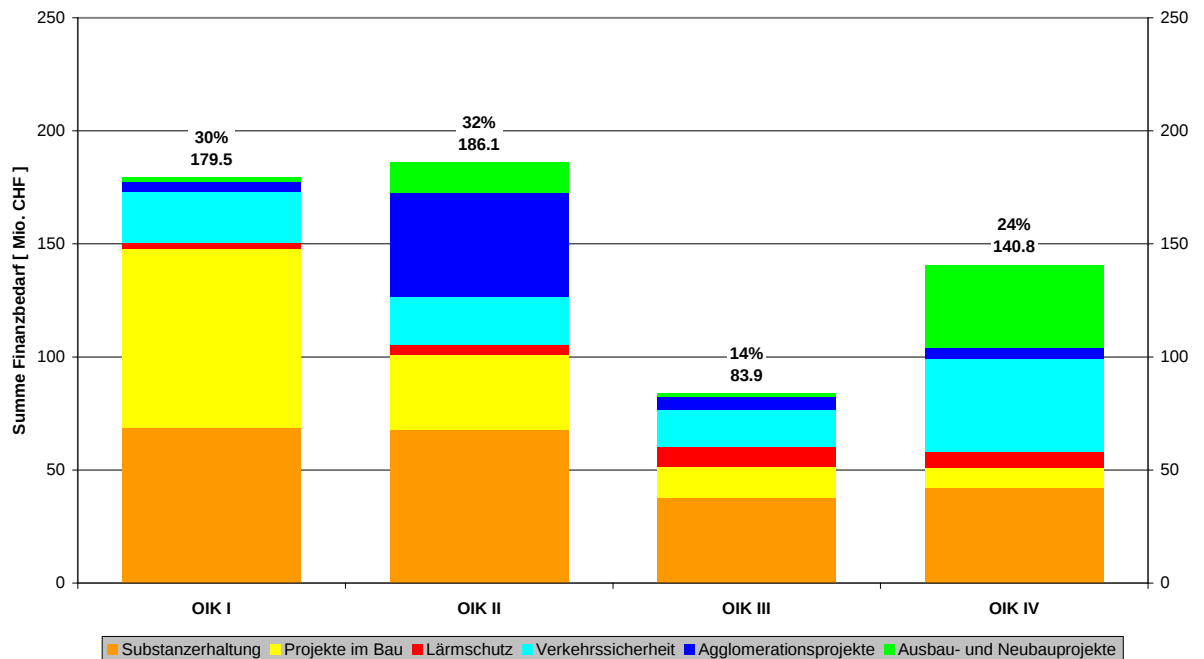
Die nachfolgende Grafik zeigt die Aufteilung der verfügbaren Mittel auf die Schichten und auf die vier Oberingenieurkreise (OIK) zum Stichtag 15. Februar 2013. Es gilt zu beachten, dass sich die Schichtenzuteilung mit dem Projektfortschritt ändert.

Gesamte Investitionen ins Kantonsstrassennetz 2014 - 2017, in Mio. CHF



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

Finanzplan Kantonsstrassen 2014 - 2017, aufgeteilt nach OIK, in Mio. CHF



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.

Zusätzlich variieren das Volumen der Schicht Agglomerationsprojekte je nach Inhalt der gültigen Agglomerationsprogramme und damit die dunkelblauen Flächen.

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

Der OIK I weist aufgrund des hohen Anteils an Kunstbauten (über 50 % aller Brücken und 90 % aller Tunnel auf Kantonsboden liegen im OIK I) den grössten Bedarf in der Substanzerhaltung auf. Dazu gehört auch die infolge mehrfacher, grosser Murgänge sehr wahrscheinlich unumgängliche Verlegung der Grimselpassstrasse im Bereich der Galerie Spreitgraben bei Guttannen. Im Weiteren hat der OIK I mit dem Bypass Thun Nord ein Grossprojekt im Bau (Schicht 1).

Die relativ grossen Investitionen in die Substanzerhaltung im OIK II sind insbesondere auf die Sanierung der Tiefenaustrasse in Bern zurückzuführen. Mit der Verkehrssanierung Worb und der Ortsdurchfahrt Münsingen stehen im Weiteren zwei grosse Agglomerationsprojekte zur Realisierung an.

Verhältnismässig geringe Investitionen sind derzeit ins Kantonsstrassennetz im OIK III geplant. Der Kanton leistet hier indes weiterhin sehr hohe Beiträge an die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, namentlich der A5-Umfahrung von Biel und der A16 im Berner Jura. Hinzu kommt, dass im OIK III derzeit mehrheitlich Projekte mit kurzer Realisierungsdauer, die zum Stichtag noch nicht im Bau waren, und mit eher kleinem Investitionsvolumen anstehen.

Im OIK IV sind neben den planerischen Arbeiten im Zusammenhang mit den Entlastung der Räume Burgdorf und Aarwangen/Langenthal Nord (Alternativprojekte zu den Auto-

bahnzubringern Emmental und Oberaargau) sowie den in Kapitel 3.2 des Beschlusses erwähnten strategischen Projekten vor allem Investitionen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten vorgesehen.

Wegen der Siedlungsstruktur sind hier überdies längere und damit teurere Ausserortsmassnahmen (Schichten 4 oder 6) nötig. In diesem Kreis sind dem gegenüber zum Stichtag noch wenige Projekte im Bau.

Gesamthaft stehen für den baulichen Unterhalt und für Investitionen ins Kantonsstrassennetz gemäss derzeitigem Finanzplan 130 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung.

Der Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse wird zum zentralen Finanzierungsinstrument für die Projekte an den Kantonsstrassen (Schichten 4–6). Dies sowohl für jene mit neuen Ausgaben von netto kleiner als 2 Mio. Franken als auch für die grösseren Projekte.

6 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Die Schlussbestimmungen 6.1 – 6.3 enthalten die nötigen verwaltungsinternen Anweisungen zur Umsetzung und Nachführung des Strassennetzplans.

Die erste ordentliche Anpassung des Strassennetzplans ist gemäss Strassengesetz in acht Jahren vorgesehen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass bereits im Hinblick auf den Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021 (zweiter IRK Strasse) erste Anpassungen erforderlich sein werden.

Die Nachführung des SNP beschränkt 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 die reine Nachführung hinaus und bedürfen einer entsprechenden Genehmigung des Regierungsrates.

Ziffer 6.4 regelt das Inkrafttreten des SNP und nimmt Bezug auf die im Genehmigungsbeschluss zum Strassenbauprogramm 2011–2013 verankerte Ermächtigung an die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, die Ausgaben für Projektierungen mit Kosten bis zu einer Million Franken (inkl. Strassenplanverfahren und vorsorglichem Landerwerb) in eigener Kompetenz zu bewilligen, soweit es sich um Massnahmen aus dem Strassenbauprogramm 2011–2013 handelt. Die Ermächtigung gilt weiter bis zum Ende der Gültigkeit des aktuellen Strassenbauprogramms, das heisst bis Ende 2013.

Sobald der erste Investitionsrahmenkredit Strasse wirksam wird (ab 2014), werden im Übrigen die finanzrechtlichen Bestimmungen von Artikel 52 ff. SG gelten, womit der bei Strassenbauprojekten bisher noch übliche Verweis auf die Finanzbestimmungen des früheren Strassenbaugesetzes entfallen wird.

7 ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG

Von Mitte März bis Mitte April 2012 hatten die Gemeinden Gelegenheit, sich zuhänden der jeweiligen Region vernehmen zu lassen. Die Regionen wurden ihrerseits gebeten, die Stellungnahmen der Gemeinden hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) zu würdigen und dem Tiefbauamt die konsolidierte Stellungnahme der Region per 4. Mai 2012 zuzustellen.

Beim Tiefbauamt sind Stellungnahmen von allen Regionen sowie von 165 Gemeinden eingegangen. Die Stellungnahmen der Gemeinden lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die meisten Gemeinden stimmen dem SNP zu, zum Teil mit dem Hinweis, dass Strassen nur in werkmängelfreiem Zustand übernommen werden. Vereinzelt wurde der Wunsch nach dem Ausbau von ganzen Strassenzügen (Sankt-Immortalstrasse,

Grandvalstrasse, Simmentalstrasse) oder die Forderung nach dem Bau einer Umfahrung Niederbipp – Oberbipp geäussert.

- In einzelnen Fällen wurde der SNP aufgrund der Anhörung angepasst (Übernahme von Festlegungen zur kombinierten Mobilität im neuen Agglomerationsprogramm Langenthal).
- Den zahlreichen zusätzlichen Forderungen nach der Neueinreihung von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen konnte mit Blick auf die Strassengesetzgebung nicht entsprochen werden. Aus finanzpolitischen Gründen mussten im Weiteren Wünsche nach einer höheren Priorisierung von Ausbauten abgelehnt werden.
- Schliesslich betreffen viele Anliegen der Gemeinden laufende Projekte oder kleinere Massnahmen, die nicht Gegenstand des SNP sind.

Die Regionen stimmen dem SNP grundsätzlich zu. Vereinzelt hat die Anhörung zur Anpassung des SNP geführt. Im Weiteren unterstützen die Regionen grossmehrheitlich die Anliegen der Gemeinden. Aufgrund der zwischenzeitlichen finanzpolitischen Entscheide wurde der Investitionsplafonds und damit auch die Realisierungszeiträume zahlreicher Projekte angepasst. Verschiedene Projekte wurden überarbeitet und figurieren nicht mehr in der Liste im Anhang des SNP, da sie weniger als 2 Mio. Franken kosten, im Wesentlichen Substanzerhaltungsmassnahmen umfassen oder aus heutiger Sicht innerhalb der kommenden 16 Jahre nicht finanziert werden können. Die Gemeinden wurden hierüber informiert.

8 ANTRAG

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

9 BEILAGEN

Beschlussentwurf mit Anhängen 1 bis 6

Bern, 29. Mai 2013

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

Stefan Studer, Kantonsoberingenieur
Peter Lerch, Bereichsleiter Planung + Verkehr, TBA-DLZ

Tel. 031 633 35 12
Tel. 031 633 35 59