

VORTRAG

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

STRASSENBAUPROGRAMM (3-JAHRESPROGRAMM 2011–2013, KANTONSSTRASSEN)

I RECHTSGRUNDLAGEN

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 95 in Verbindung mit dem Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (SBG), Art. 31a–c
- Kantonaler Richtplan vom 27. Februar 2002, RRB Nr. 0684

II ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

1. Einleitung

Gestützt auf die Übergangsbestimmungen des Strassengesetzes unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat letztmals ein Strassenbauprogramm nach altem Recht. Das vorliegende Strassenbauprogramm gilt für die Jahre 2011 bis 2013. Danach sollen die neuen Planungs- und Finanzierungsinstrumente nach den Artikeln 24–27 SG (Strassennetzplan) und den Artikeln 52–53 SG (Investitionsrahmenkredit) eingesetzt werden.

Das vorliegende Programm 2011–2013 folgt auf das Vierjahresprogramm für die Jahre 2009–2012, das der Grosse Rat am 18. November 2008 zur Kenntnis genommen hat. Die Überarbeitung im Zweijahres-Rhythmus erlaubt es, zeitgerecht Vorhaben zu überprüfen, zu priorisieren und auf veränderte Rahmenbedingungen, namentlich im Finanzbereich, abzustimmen. Die resultierenden Auswirkungen können aufgezeigt werden.

In Folge der Neuordnung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen sind im vorliegenden Programm projektspezifisch keine objektgebundenen Bundesbeiträge mehr ausgewiesen. Die Globalbeiträge des Bundes für Bau und Unterhalt der schweizerischen Hauptstrassen sind jedoch in den verfügbaren Mitteln einnahmeseitig enthalten. Im Weiteren sind die Gemeindebeiträge mit dem Inkrafttreten des neuen Strassengesetzes weitgehend entfallen. Die Gemeinden bezahlen nur noch für Zusatzleistungen, die über den kantonalen Standard hinausgehen. Aus diesen Gründen wurde die Grenze für Projekte der Schicht 5 neu definiert (vgl. Ziffer 3.2). Im Übrigen entsprechen die Methodik und der Aufbau des vorliegenden Strassenbauprogramms denjenigen des letzten Programms.

Die laufende Diskussion über die Reduktion der Motorfahrzeugsteuern im Umfang von rund 110 Mio. Franken und ihre Auswirkungen auf die Investitionstätigkeit des Kantons blieb im vorliegenden Strassenbauprogramm unberücksichtigt.

2. Strategische und politische Vorgaben

Das Strassenbauprogramm basiert auf den folgenden strategischen und politischen Vorgaben:

- Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrats vom August 2008
- Regierungsrichtlinien / Legislaturziele
- Kantonaler Richtplan
- Planungserklärung des Grossen Rates vom 23. November 2006
- Kantonaler Synthesebericht 2007 zu den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung vom 4. Dezember 2007

Die strategischen und politischen Vorgaben, insbesondere die Gesamtmobilitätsstrategie und der kantonale Richtplan, sind in die Schichten 4 und 5 des Strassenbauprogramms eingeflossen. Weil der angemeldete Bedarf die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigt, wurden die Vorhaben im Rahmen der Erarbeitung des Strassenbauprogramms priorisiert und selektioniert.

3. Erläuterungen zum Strassenbauprogramm

3.1 Ziel und Zweck

Gemäss Artikel 31a Absatz 2 SBG bezeichnet das Strassenbauprogramm alle Kantonsstrassen, deren Bau, Ausbau oder Umgestaltung in der Programmperiode projektiert, in Angriff genommen oder weitergeführt werden sollen. Dabei hat sich das Programm nach den finanziellen Möglichkeiten des Kantons zu richten. Mit der Verabschiedung des Strassenbauprogramms ermächtigt der Regierungsrat die kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden für die im Programm vorgesehenen Bauten die Projektierung in Auftrag zu geben, das Strassenplanverfahren durchzuführen und den vorsorglichen Landerwerb zu tätigen, sofern die damit verbundenen Kosten bis zu 1 Million Franken betragen (Artikel 31a Absatz 3 SBG). Für Projektierungen mit höheren Kosten sind beim Grossen Rat entsprechende Kredite separat zu beantragen.

Die Erarbeitung des Strassenbauprogramms ist ein Optimierungsprozess. Es gilt, die aus der Finanzplanung zur Verfügung stehenden Mittel auf Substanzerhaltungs-, Ausbau- und Neubauprojekte ausgewogen zu verteilen. Dies ist nötig, weil das Volumen der erforderlichen Projekte immer grösser ist als die zur Verfügung stehenden Mittel. In einem mehrstufigen Selektionsprozess und unter Mitwirkung der zuständigen Fachabteilungen werden die Entwicklungsinvestitionen auf ihren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung hin beurteilt, priorisiert und auf ihre Wirkung bezüglich der Siedlungsentwicklung überprüft.

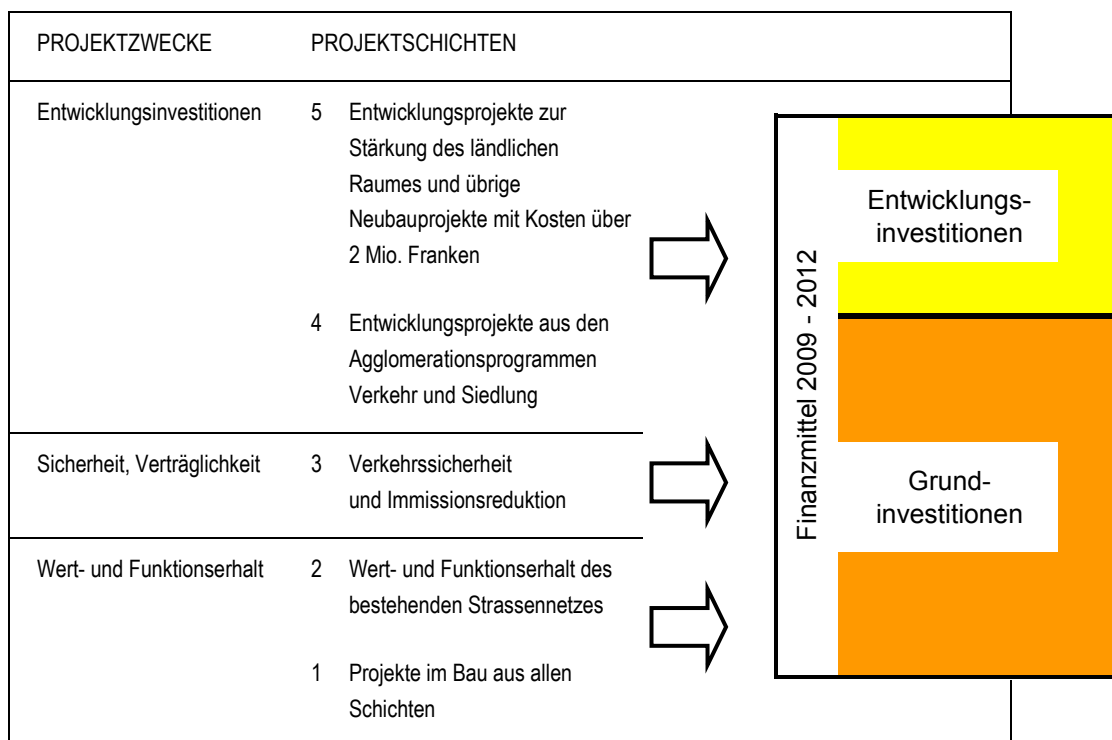
Das Strassenbauprogramm ist nicht Selbstzweck, sondern ein wichtiges Instrument im Dienste der vom Grossen Rat und Regierungsrat verabschiedeten Entwicklungsstrategien, insbesondere der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, dem dazugehörigen Synthesebericht 2007 und der Gesamtmobilitätsstrategie. Es zeigt auf, wie die in diesen Strategien enthaltenen Strassenprojekte in der Programmperiode 2011–2013 behandelt werden. Neben den Entwicklungsinvestitionen enthält das Strassenbauprogramm als wichtige Elemente des Handelns für eine nachhaltige Entwicklung die nötigen Projekte zur Substanz- und Funktionserhaltung der vorhandenen Strassen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Vollzug des Lärmschutzes.

Das aus dem Selektionsprozess schliesslich hervorgegangene Strassenbauprogramm für die Periode 2011–2013 orientiert sich an den folgenden Zielen:

1. Werterhaltung, Pflege und Funktionserhalt der vorhandenen Strasseninfrastruktur
2. Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Immissionen
3. Bereitstellung der Infrastruktur für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung
4. Ausrichtung der Strassenbautätigkeit auf die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung

3.2 Projektzwecke und –schichten

Die Programmerarbeitung basiert auf der vom Bundesamt für Strassen erarbeiteten und auf Kantonsstrassen adaptierten Methode zur Nachhaltigkeitsbeurteilung (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte NISTRA). Entsprechend den Charakteristiken der verschiedenen Projektschichten ist eine stufengerechte Beurteilung nötig.



Die Projektschicht 1 umfasst die Projekte aller Schichten im Bau.

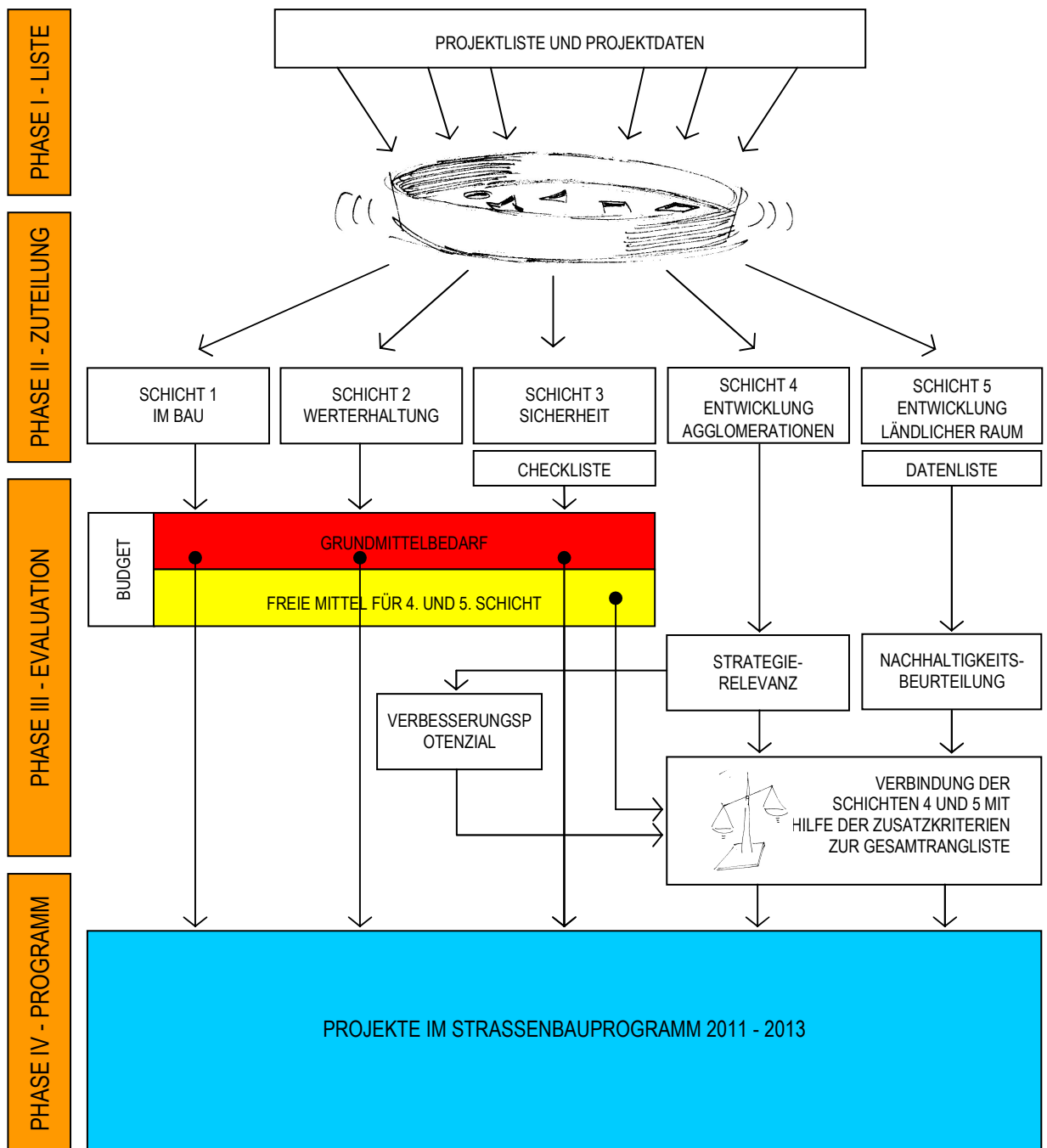
Die Projektschichten 2 und 3 (Wert- und Funktionserhalt / Sicherheit und Verträglichkeit) resultieren aus gesetzlichen Aufträgen und dienen dem sorgfältigen Umgang mit der vorhandenen Substanz. Sie ermöglichen die Werterhaltung des Strassennetzes, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Lärmschutz. Die entsprechenden Projekte werden deshalb direkt ins Strassenbauprogramm aufgenommen. Sie sind ein wichtiger Teil des Handelns mit Blick auf die Nachhaltige Entwicklung. Die Auswahl der nötigen Projekte erfordert detaillierte Kenntnisse. Sie erfolgt nach unterhaltstechnischen Kriterien und auf der Basis der Unfallstatistiken und der Lärmsanierungsprogramme.

Die Projekte der Schicht 4 sind aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung ins Strassenbauprogramm eingegeben worden. Diese Projekte wurden bereits im Rahmen der Strategieerarbeitung auf ihren Beitrag zu einer Nachhaltigen Entwicklung und auf ihre Verträglichkeit mit der angestrebten Siedlungsentwicklung hin untersucht.

Die Schicht 5 umfasst Projekte zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raumes sowie übrige Neubauprojekte mit Gesamtkosten (Brutto) von über 2 Mio. Franken. Diese Projekte werden im Strassenbauprogramm einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen, in Bezug auf ihre Auswirkungen in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt untersucht und entsprechend ihrer Bewertung priorisiert.

3.3 Methode und Vorgehen

Die Grundinvestitionen (Schichten 1 bis 3) bilden den weitgehend vorgegebenen Grundstock des Strassenbauprogramms. Darin enthalten sind die Projekte, die sich bereits im Bau befinden (Schicht 1). Die Projekte zur Funktionserhaltung (Schicht 2) werden nach unterhaltstechnischen Kriterien ausgewählt. Die Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lärmschutzprojekte (Schicht 3) beruhen auf gesetzlichen Aufträgen. Die verbleibenden Mittel stehen für Projekte der Schichten 4 und 5 zur Verfügung.



In einem ersten Schritt werden die Projekte der Schicht 5 mit der bereits bei den letzten Programmen angewandten Beurteilungsmethode (NISTRA) auf ihre Wirkung bezüglich einer Nachhaltigen Entwicklung beurteilt. Die dabei verwendeten Indikatoren sind aus Beilage 2 ersichtlich.

Die Projekte der Schicht 4 resultieren aus dem Synthesebericht 2007 zu den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung und werden unverändert übernommen. Sie sind im Rahmen dieser Programme bereits auf ihre Nachhaltigkeit beurteilt worden, jedoch nach einer anderen Methode als NISTRA.

Der angemeldete Bedarf aus den Schichten 4 und 5 entspricht nahezu den zur Verfügung stehenden Mitteln. Die Gesamttrangeliste zeigt die Prioritäten der Projekte auf. Zu diesem Zweck werden die Projekte der Schichten 4 und 5 mithilfe von 4 Zusatzkriterien priorisiert und in eine Rangfolge mit den Kategorien 1, 2 und 3 gebracht. Die Beurteilung nach Zusatzkriterien wurde gemäss den nachfolgenden Definitionen vorgenommen. Bei den Projekten der Schicht 4 erfolgte die Beurteilung nach den beiden ersten Zusatzkriterien bereits im Rahmen des Syntheseberichtes 2007 zu den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung. Deren Bewertung wurde unverändert ins Strassenbauprogramm übernommen.

	ZUSATZKRITERIEN	KURZFORMEL FÜR DIE QUALITATIVE BEWERTUNG	BEWERTUNGSMASSTÄBE (1, 2 ODER 3)
SYNTHEBERICHT S+V	Strategiewirksamkeit	Ist die Massnahme unentbehrlicher Bestandteil einer gültigen Strategie (z.B. ESP-Strategie etc.) ? 1: unentbehrlich / 2: zeitlich etappierbar / 3: entbehrlich	Konsequenzen bei Weglassen der Massnahme auf die Wirkung des Gesamtpaketes
	Konsolidierungsgrad	Ist die Massnahme politisch akzeptiert und technisch ausgereift ? 1: hoher / 2: mittlerer Reifegrad / 3: nicht konsolidiert	Politisch: Grad des Einbezugs von Politik und Bevölkerung (Mitwirkung, Vernehmlassungen etc.) Technisch: Projektreife
NEUE ZUSATZKRITERIEN	Dringlichkeit	Ist die Massnahme nötig zur Lösung eines akuten Mangels im Netz? 1: sehr dringlich / 2: dringlich / 3: weniger dringlich	Lösung von akuten Sicherheits- oder Kapazitätsproblemen. Dringliche Erschliessung eines Entwicklungsschwerpunktes, Abhängigkeit von Projekten Dritter etc.
	Nutzen für die Bewohner im Perimeter	Welchen Nutzen bringt die Massnahme den Anwohnern und Arbeitenden im direkten Auswirkungsbereich? 1: hohen / 2: mittleren / 3: keinen direkten Nutzen	Verbesserung der Wohn-, Lebens-, Umwelt- und Bewegungsqualität. Verbesserung der Zufahrtmöglichkeiten zu Geschäften und Betrieben etc.

Mit dieser Methode können die ins Strassenbauprogramm aufzunehmenden Projekte der Schichten 4 und 5 mit hoher Objektivität priorisiert werden (vgl. Beilage 2).

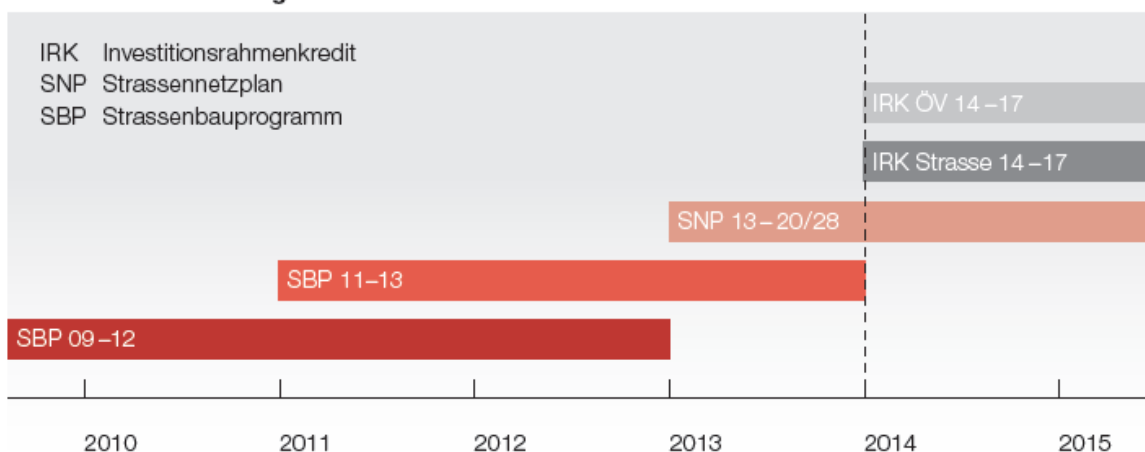
4. Ausblick

Das vorliegende Strassenbauprogramm enthält die vorgesehenen Investitionen ins Kantonsstrassennetz während den Jahren 2011–2013.

Gemäss neuem Strassengesetz wird das Strassenbauprogramm in Zukunft durch den Strassennetzplan ersetzt. Das neue Planungsinstrument führt die Nationalstrassen auf, legt die Kantonsstrassen fest und unterteilt sie in die drei Kategorien A (Hauptstrassen), B (Anschluss an das übergeordnete Netz) und C (Anschluss an die Kantonsstrassen A und B). Es zeigt auf, welche Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen oder welche Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen werden und bestimmt die vom Kanton finanziell unterstützten Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung. Vor allem aber beschreibt der Strassennetzplan die in den folgenden 16 Jahren geplanten, strategisch bedeutsamen Veränderungen am Netz und beziffert den ungefähren Finanzbedarf. Die Grundzüge dieser Planung sind für den Investitionsrahmenkredit verbindlich: So können Investitionen über zwei Millionen Franken für den Neu-, Aus- oder Rückbau nur bewilligt werden, wenn im Strassennetzplan eine entsprechende Massnahme vorgesehen ist.

Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen, insbesondere den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Der neue Plan ist in zwei Perioden von je acht Jahren gegliedert. Dabei kann der Zeitraum bis 2020 mit einer grösseren Genauigkeit ausgearbeitet werden, während die Periode bis 2028 als Ausblick konzipiert ist. Ende 2012 soll der erste Strassennetzplan vom Regierungsrat verabschiedet werden. Anfang 2013 wird der vierjährige Investitionsrahmenkredit Strasse parallel mit dem Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2014 bis 2017 dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt.

Laufzeiten der Planungsinstrumente



III ERGEBNISSE STRASSENBAUPROGRAMM 2011–2013

Das Programm fordert einige Kompromisse. Nicht alles, was gemacht werden sollte, findet in dieser Periode Platz. Mit der systematischen Erarbeitung und der Nachhaltigkeitsbeurteilung kann jedoch ein Projektpaket geschnürt werden, das einen optimalen Mitteleinsatz gewährleistet.

Die gebundenen Ausgaben für die Projekte im Bau, die Substanz- und Funktionserhaltung sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes stellen den Sockelbedarf dar und beanspruchen mehr als drei Viertel der verfügbaren Mittel.

Erläuterungen zu diesen Beträgen:

Schicht 1: Die nicht beeinflussbaren Kosten zur Fertigstellung der Projekte im Bau betragen in den Jahren 2011–2013 rund 86,1 Mio. Franken.

Schicht 2¹: Für die jährliche Substanzerhaltung des Kantonsstrassennetzes sind durchschnittlich 42,7 Mio. Franken vorgesehen. Dies entspricht rund 0,6% des Strukturwertes des Kantonsstrassennetzes von rund 7 Mia. Franken. Weil auch in den Projekten der Schicht 4 und 5 kleinere Substanzerhaltungsanteile enthalten sind, dürften die Investitionen in die Substanzerhaltung leicht höher als erwähnt sein. Die Beträge entsprechen in etwa den Zahlen des SBP 2009–2012. Es handelt sich aus Sicht eines längerfristig wirtschaftlich günstigen Mitteleinsatzes sowie des Qualitätserhalts der vorhandenen Substanz (und somit letztlich der Verkehrssicherheit) immer noch um einen unzureichenden Betrag. Bei einer Lebensdauer einer gesamten Strassenanlage von rund 70–100 Jahren müssen für die Substanzerhaltung, welche den sicheren Bestand der Strassen gewährleistet, jährlich rund 1–1,5% des Wiederbeschaffungswertes aufgewendet werden. In Beilage 3 ist der Erhaltungsbedarf detailliert ausgewiesen und begründet: Um zu vermeiden, dass spätere Generationen die heutigen Versäumnisse sehr viel teurer bezahlen werden und dass innert weniger Jahre die Tragsicherheit vieler Brücken, Tunnel und auch ganzer Strassenkörper nicht mehr garantiert werden kann, müssen die Mittel für die Substanzerhaltung innerhalb der nächsten Jahre auf jährlich 60 bis 65 Mio. Franken erhöht sowie zusätzliche Projektleiterstellen im Tiefbauamt geschaffen werden.

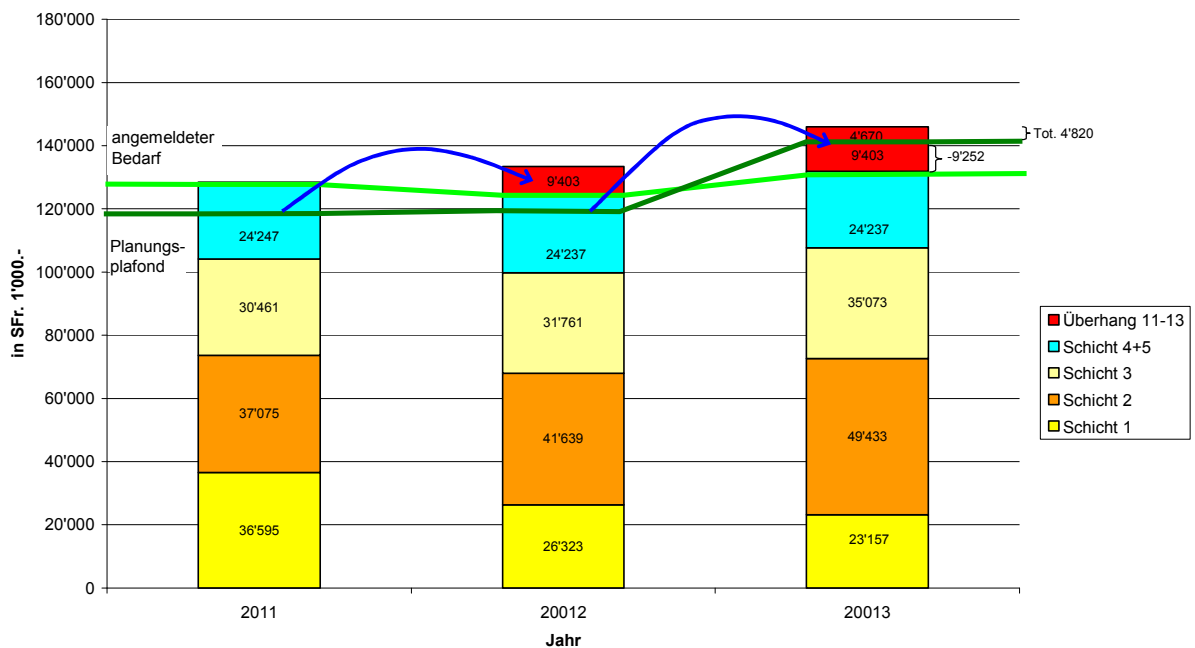
Schicht 3: Für die Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und für Lärmschutzprojekte sind für die Jahre 2011 bis 2013 rund 97,3 Mio. Franken vorgesehen. Diese Projekte resultieren aus einem gesetzlichen Auftrag. Allein für Lärmschutzmassnahmen entlang von Hauptstrassen und übrigen Kantonsstrassen setzt der Kanton jährlich rund 6 Mio. Franken ein. Mit diesen Investitionen erreicht der Kanton knapp das Sanierungsziel des Bundes. Letzterer gewährt nur bis 2018 Beiträge an Lärmschutzmassnahmen. Bei einer Reduktion der Lärmschutzinvestitionen würden dem Kanton deshalb nach Ablauf der Sanierungsfrist Beiträge des Bundes entgehen. Die Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umfassen die Eliminierung von Unfallschwerpunkten und die Sicherstellung der Schulwegsicherheit. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz entspricht nicht zuletzt auch einer wichtigen Forderung des Bundes im Rahmen seines Programms "via sicura".

¹ In Schicht 2 sind ebenfalls die Restkosten für die Instandsetzung des Lawinenschutztunnels Mitholz berücksichtigt. Diese Kosten sind jedoch nur als Vorschussleistungen des Kantons zu betrachten. Die Verantwortung für die Kostenübernahme wird von einem Gericht entschieden.

	2011	2012	2013	Total
Bedarf Schichten 1-3	104'131	99'723	107'663	311'517
Bedarf Schichten 4+5	24'237	24'237	24'237	72'710
Angemeldeter Bedarf	128'368	123'960	131'900	384'227
Planungsplafond	118'965	119'290	141'152	379'407
Überhang (Bugwelle)	9'403	4'670	-9'252	4'820

Verknüpfung der angemeldeten Projektsummen mit den Mitteln aus der Finanzplanung

Die restlichen Mittel stehen für Neubauten und Entwicklungsinvestitionen zur Verfügung. Addiert man zum Sockelbedarf den Mittelbedarf für die angemeldeten Entwicklungsprojekte der Schichten 4 und 5², ergibt sich der nötige Finanzbedarf³. Die Summe der Projekte, die schliesslich realisiert werden kann, ergibt sich aus der Abstimmung auf die Finanzplanung. Dabei wird ersichtlich, dass es die zur Verfügung stehenden Mittel voraussichtlich erlauben, innerhalb der dreijährigen Programmperiode alle Projekte zu realisieren. Es sollen keine grösseren Aufgaben in die vierjährige Periode des ersten Investitionsrahmenkredits verschoben werden müssen. So ist keine grosse "Bugwelle" zu erwarten, die der Kanton Bern vor sich herschiebt. Möglich wird das dadurch, dass zum zweiten Mal in Folge mehr Mittel im Voranschlag und in der Finanzplanung zur Verfügung stehen als in früheren Programmen.



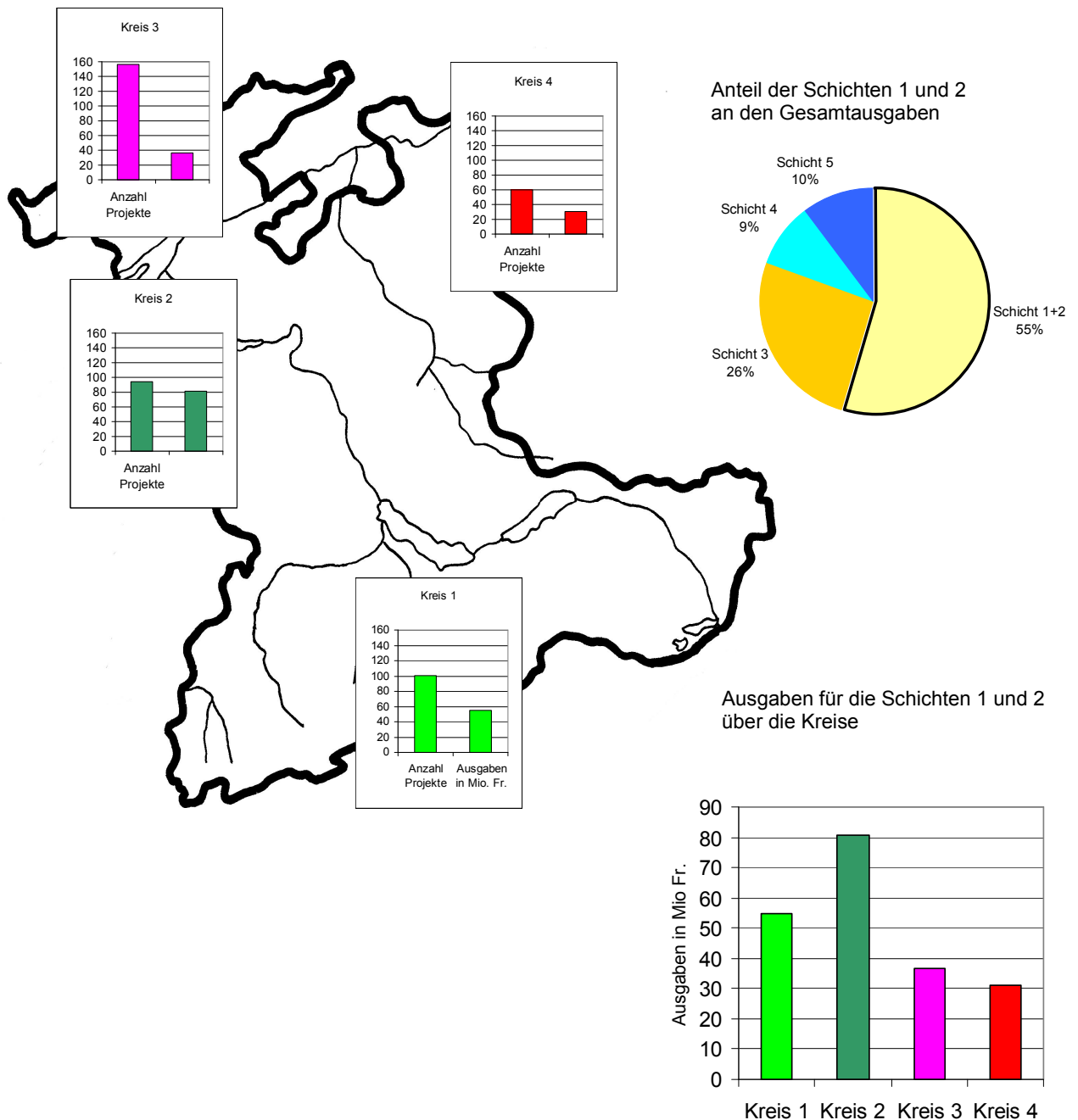
² Der Mittelbedarf für die angemeldeten Projekte der Schichten 4 und 5 beträgt für die Periode 2011–2013 total 72,7 Mio. Franken Dieser Betrag ist gleichmässig auf die drei Jahre verteilt worden. Darin nicht enthalten sind die Projekte, die noch einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen werden.

³ Der Planungsplafonds entspricht dem Wert der Finanzplanung inkl. der Globalbeiträge an die Hauptstrassen und der Beiträge an den Lärmschutz gemäss LV.

Zusammengefasst ergeben sich die folgenden Inhalte des Strassenbauprogramms 2011–2013:

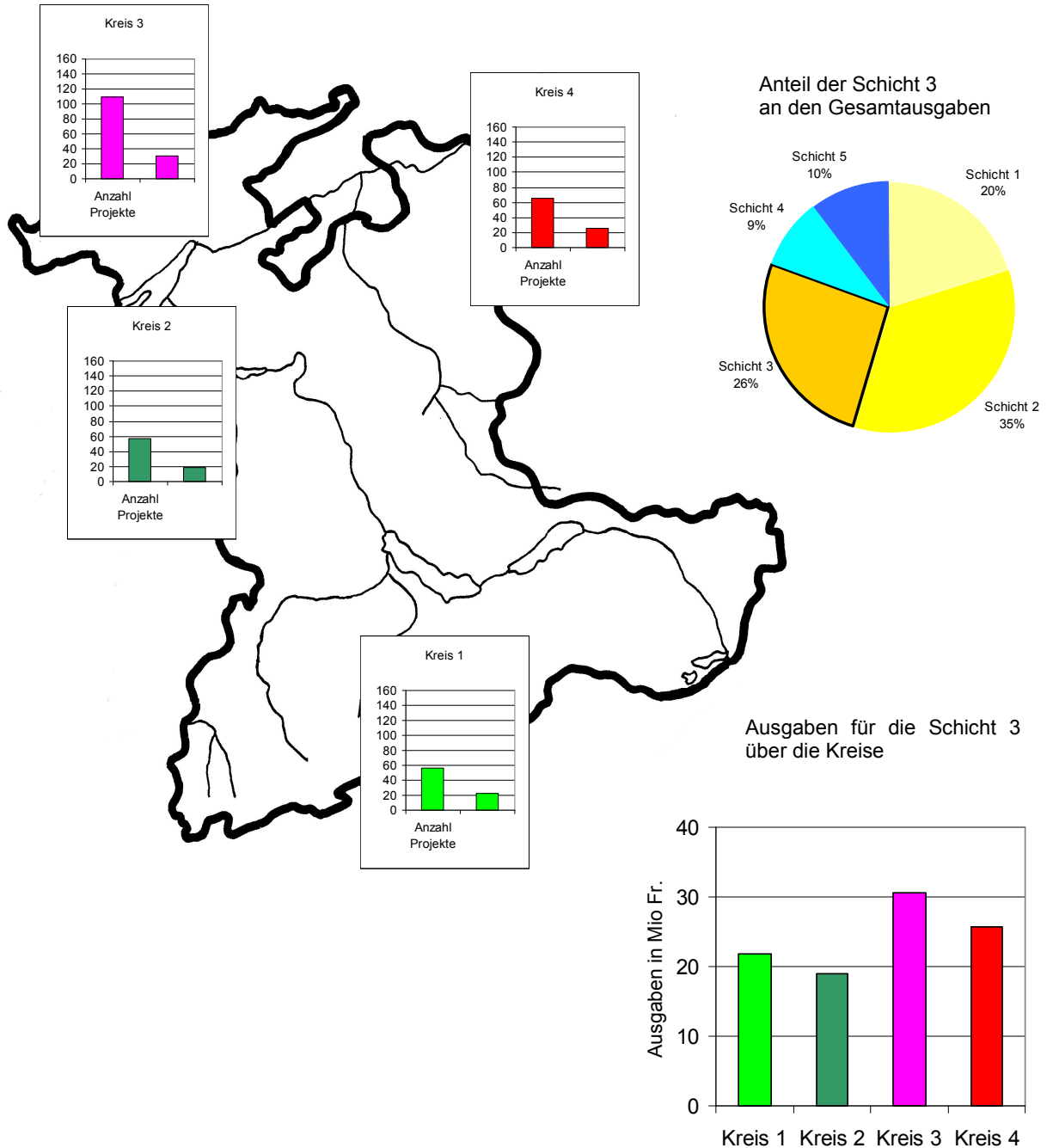
GRUNDINVESTITIONEN SCHICHTEN 1 UND 2

Schicht 1 umfasst die Projekte im Bau, Schicht 2 diejenigen zum Wert- und Funktionserhalt des bestehenden Strassennetzes. Mit einem Investitionsvolumen von 214 Mio. Franken beanspruchen diese beiden Schichten 55% der verfügbaren Mittel.



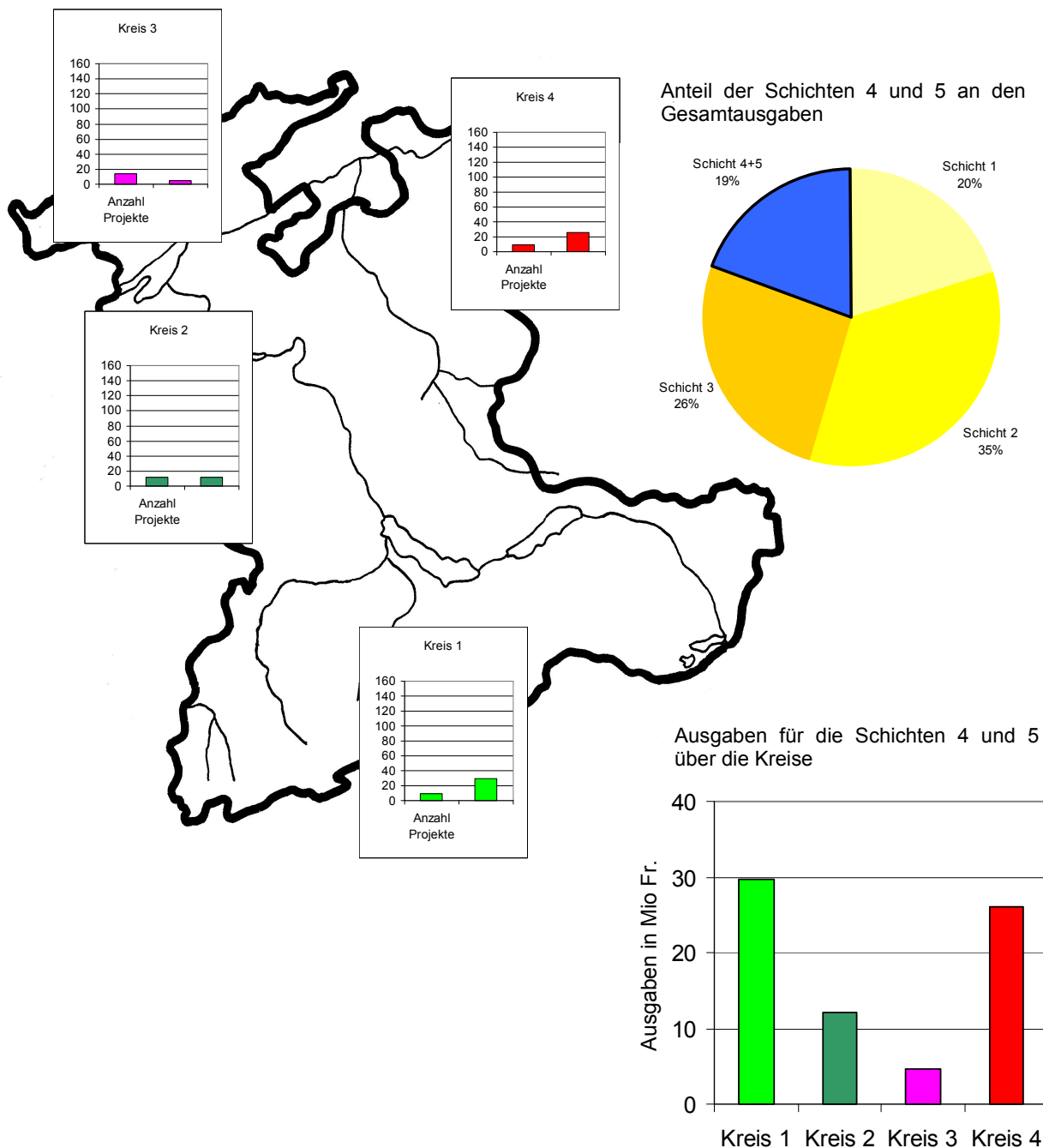
GRUNDINVESTITIONEN SCHICHT 3

Schicht 3 umfasst die Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Immissionsreduktion. Diese resultieren aus gesetzlichen Aufträgen. Mit einem Investitionsvolumen von 97 Mio. Franken beanspruchen sie 26% der verfügbaren Mittel.



ENTWICKLUNGSINVESTITIONEN SCHICHTEN 4 UND 5

Die Schichten 4 und 5 sind Entwicklungsinvestitionen. Sie umfassen Neu- und Umbauten, die zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr und der kantonalen Entwicklungsstrategien nötig sind. Mit einem Investitionsvolumen von 72 Mio. Franken beanspruchen sie 19% der verfügbaren Mittel.



Eine Liste der Projekte zugunsten eines Ausbaus auf 40-Tonnen, von ESP-Programmen sowie von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung und deren Stand ist aus Beilage 1 ersichtlich.

Ausgewählte Entwicklungsprojekte

Die nachfolgende Übersicht enthält wichtige Entwicklungsprojekte von kantonaler Bedeutung (Projekte der Schichten 4 und 5; vgl. auch Beilagen 1 und 2).

Nr.	Projekt	Bemerkungen / Aktivitäten	Kantonsanteil 2011 – 2013 Mio. CHF
21001014	Umfahrung Wilderswil	- Strassenplan in Arbeit - Baubeginn 2014	1.3
21001015	Thun: M3 Bypass Nord	- Strassenplan in Arbeit - Öffentliche Planaufgabe Januar 2011 - Baubeginn 2013	26.4
21002090	Sanierung Lee – Laubegg, Zweisimmen	- Strassenplan in Arbeit - Baubeginn 2011	8.6
22010271	Bern, Ostermundigen: Korrektion Bolligenstrasse	- Projektierung	1.6
22002018	Verkehrssanierung Worb ⁴	- Baubeginn 2011	31.2
22010261	Verkehrssanierung Laupen	- Planung / Projektierung - Strassenplanverfahren	4.9
22010267	Fussgänger- und Velobrücke Breitenrain – Länggass, Bern	- Planung / Projektierung	1.1
22010273	Korrektion Wangental	- Planung / Projektierung	0.7
23010246	Verkehrlich flankierende Massnahmen zur Autobahnumfahrung Biel Ost (A5)	- Planung	0.1
24010269	Autobahnzubringer ESP Lyssachsachen	- Als Planungszone festgelegt - Projektierung - Standesinitiative eingereicht	5.0
24010273	Autobahnzubringer Emmental	- Als Planungszone festgelegt - Projektierung - Standesinitiative eingereicht	4.2
24001007	Autobahnzubringer Oberaargau	- Als Planungszone festgelegt - Projektierung - Standesinitiative eingereicht - Prüfung Finanzierungsmodell PPP	3.0

Im vorliegenden SBP sind keine Beträge enthalten für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen. Das weitere Vorgehen bei diesem Projekt ist abhängig vom Entscheid des Bundesgerichts zur Tempo-30-Zone.

⁴ Bereits in Schicht 1 enthalten. Objektkredit durch Grosse Rat genehmigt, Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms ausstehend.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) für den Autobahzubringer Oberaargau und die Verkehrserschliessung Emmental wurden bekanntlich 2007 abgeschlossen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat sich klar für eine Umsetzung der Ergebnisse der beiden ZMB ausgesprochen. In beiden Fällen sind neue Strasseninfrastrukturen Teil einer Gesamtlösung. Langfristiges Ziel ist es, die Bestvariante des Autobahzubringers Emmental und die Westvariante des Autobahzubringers Oberaargau zu realisieren. Eine vollumfängliche Lösung ist aber nur etappenweise und mit finanzieller Unterstützung des Bundes möglich. Der Kanton Bern hat mittels einer Standesinitiative die Aufnahme der beiden Zubringer in den neuen Netzbeschluss über das Nationalstrassennetz beantragt. Der Entscheid des Bundesrates, ob und wann der neue Netzbeschluss dem Parlament vorgelegt wird, ist noch ausstehend.

Wie bereits im vorgängigen Programm ist die Strasse Renan–Les Convers nicht mehr im vorliegenden Strassenbauprogramm enthalten. Der Kanton Bern beteiligt sich zusammen mit den Kantonen Neuenburg und Jura an einer Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine Ostumfahrung von La Chaux-de-Fonds mit dem Ziel, das Vallon de St-Imier besser an die H20 anzubinden. Die Federführung liegt beim Kanton Neuenburg. Diese Arbeiten sind weit fortgeschritten. Die Resultate werden Ende 2010 erwartet. Das Projekt ist mit folgender Bezeichnung im SBP enthalten:

Nr.	Projekt	Kantonsanteil 2011–2013 Mio. Franken
23010479	1604 La Chaux-de-Fonds, contrib. étude flux transport	0.04

ANTRAG

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

Bern, 7. Juni 2010
TBA/Lr

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Beilagen:

Beschlussentwurf

1. Liste der Projekte zugunsten Ausbau auf 40-Tonnen, ESP-Programmen sowie Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung und deren Stand
2. Detailunterlagen zur Evaluation der Projekte der Schichten 4 und 5
3. Erhaltungsbedarf für Kantonsstrassen (Broschüre des Tiefbauamtes des Kantons Bern)
4. Liste der im Strassenbauprogramm enthaltenen Projekte aller Schichten, geordnet nach Oberingenieurkreisen

Zusatzauskünfte erteilen:

- | | |
|---|--------------------|
| – Stefan Studer, Kantonsoberingenieur | Tel. 031 633 35 12 |
| – Peter Lerch, Dienstleistungszentrum,
Leiter Grundlagen Strasse + Verkehr | Tel. 031 633 35 59 |