

Nationalstrassennetz weiterentwickeln

Zielsetzung

Netzfertigstellung: Das beschlossene Nationalstrassennetz wurde vom Kanton Bern weitestgehend erstellt. Festzulegen ist eine langfristige Lösung zur Schließung der Netzlücke in Biel.

Weiterentwicklung des Netzes: Die Kapazitäten der Nationalstraßen genügen den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung in Verdichtungsgebieten, Entwicklungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten für das Wohnen in den Stoßzeiten nicht mehr überall. Der Verkehr auf den Nationalstraßen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Straßennetz vermieden werden kann. Der Kanton nimmt dafür seine Interessen gegenüber dem Bund wahr.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	TBA
Bund	Bundesamt für Strassen
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Mehrere
Federführung:	TBA

Realisierung

<input checked="" type="checkbox"/>	Kurzfristig	bis 2026
<input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig	2027-30
<input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe	

Stand der Koordination

der Gesamtmassnahme
Festsetzung

Massnahme

Das anhaltende Verkehrswachstum auf den Straßen führt auch im Kanton Bern zu einer zunehmenden Überlastung der bestehenden Strassenkapazitäten. Die grössten Kapazitätsengpässe betreffen das Basisstrassennetz in den Agglomerationen und das Nationalstrassennetz, was auch zu Staus auf dem angrenzenden lokalen Netz und an den Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und dem lokalen Strassennetz führt. Aus diesem Grund kommt den Massnahmen der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes eine hohe Priorität zu. Für den Kanton Bern sind die Sicherstellung und Umsetzung der damit verbundenen Infrastrukturmassnahmen ein Schlüsselement - auch um die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen. Die Nationalstraßen sind zudem in die regionalen Verkehrsmanagementpläne (Massnahme B_08) optimal zu integrieren und die Chancen von Netzausbauten (Massnahme B_09, R_13) sind zu nutzen.

Der Kanton setzt sich gegenüber dem Bund für prioritäre Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäß den Stossrichtungen (Rückseite) ein. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Wahrung der kommunalen Interessen in den Bereichen der Wohn- und Siedlungsqualität.

Vorgehen

Daueraufgabe: Netzfertigstellung im Raum Biel unter Federführung des Kantons. Aktive Mitarbeit an Zweckmässigkeitsprüfungen, Konzepten, Planungen und Projekten des Bundes sowie Einflussnahme des Kantons im Rahmen von Vernehmlassungen und dergleichen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Mit Ausnahme der Netzfertigstellung liegt die Verantwortung für die Nationalstrassen beim Bund. Dieser verfolgt primär den reibungslosen und sicheren Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen. Der Kanton steht vor der Herausforderung, seine Interessen (z.B. Klimaartikel der Kantonsverfassung) effizient und sachbezogen einzubringen, so dass die Siedlungsentwicklung nicht durch fehlende Kapazitäten auf den Nationalstrassen oder die unzureichende Abstimmung von Verkehrsmanagementmassnahmen (Massnahme B_08) zwischen den Strasseneigentümern behindert wird. Ausserdem setzt er sich dafür ein, dass nicht übermässig Kulturland beansprucht wird.

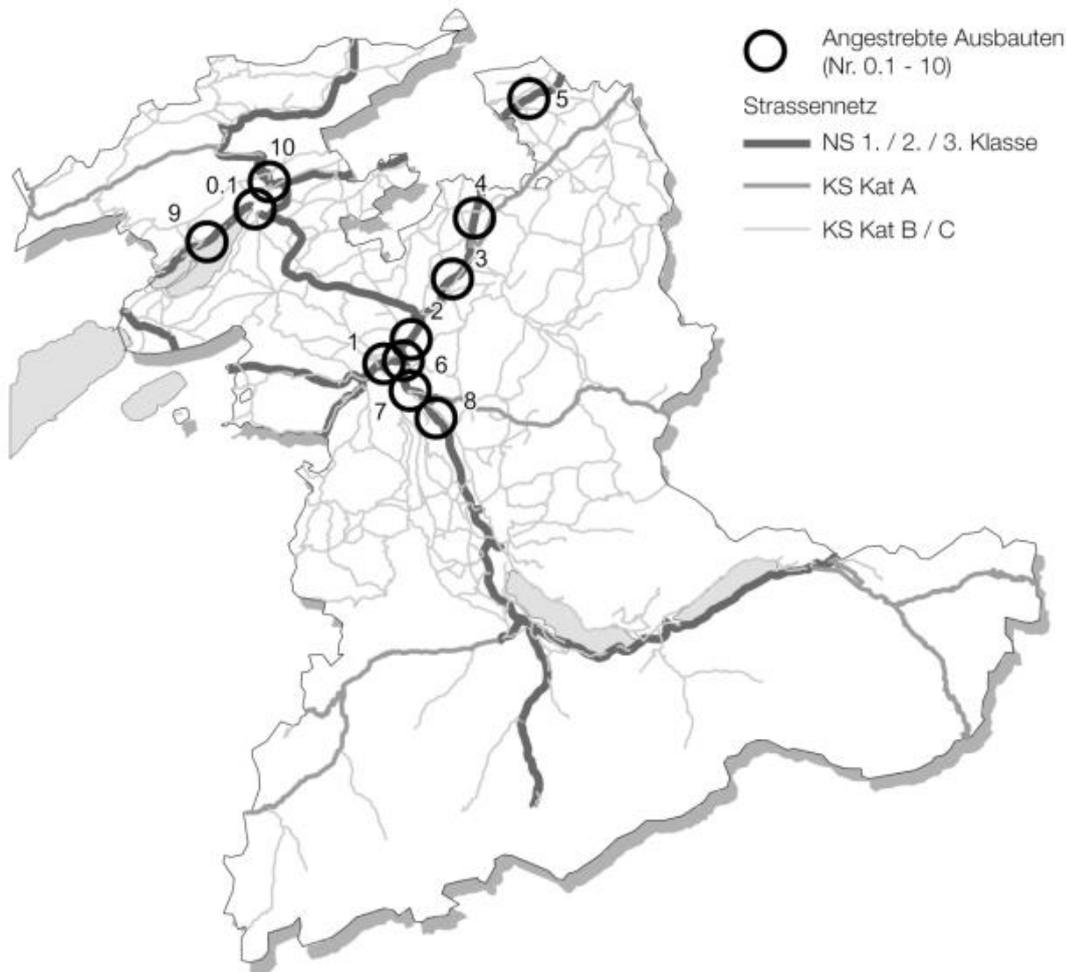
Grundlagen

- Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Programm
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse (SIN)
- Strategisches Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen
- Strassennetzplan
- Sachplan Velowegnetz

Hinweise zum Controlling

Aufnahme der entsprechenden Abschnitte im jeweils aktuellen Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen.

Vom Bund angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz



NS: Nationalstrassen, KS: Kantonsstrassen mit Kategorie A, B oder C gemäss Strassengesetz Art. 25 Abs. 2
Die einzelnen Festlegungen zum Kantonsstrassennetz können im Strassennetzplan eingesehen werden.

Vom Bund angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz

Nr.	NS	Abschnitt → Projekt	Einstufung Bund (STEP und SIN)	Stossrichtung Kanton
0.1	A5	Langfristige Lösung zur Schliessung der Netzlücke in Biel/Bienne	Element Netzbeschluss	Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zog der Kanton Bern das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung im Dezember 2020 zurück. Im Januar 2021 schrieb das UVEK das Plangenehmigungsverfahren auf Antrag des Kantons ab und hob den Enteignungs-bann auf. Für die Umsetzung der Empfehlungen der Dialoggruppe wurde 2021 die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) eingesetzt. Diese koordiniert und steuert die Umsetzung der verschiedenen Planungen und Massnahmen, überprüft deren Wirksamkeit im Rahmen eines Monitorings und Controllings und stellt die nötige Partizipation sicher. Im Rahmen von EBBN soll auch die Zweckmässigkeit eines Zubringers zum rechten Bielerseeufer (Portunnel) geprüft sowie eine Studie für eine langfristige Lösung zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke erstellt werden.

1	A1	Weyermannshaus– Wankdorf → Kapazitätserweiterung	Realisierungshorizont 2040, Vororientierung	Die Engpassbeseitigung soll kurz- und mittelfristig mittels Ausschöpfen aller Massnahmen im vorhandenen Strassenquerschnitt erfolgen. Im Rahmen der Arbeiten zu langfristigen Kapazitätsausbauten sind insbesondere die Auswirkungen auf das Verkehrssystem in der Stadt und der Region Bern sowie die Opportunität einer Velovorrangroute umfassend zu klären.
2	A1	Wankdorf–Schönbühl → PEB 8-Spur-Ausbau → Halbanschluss Grauholz	Realisierungshorizont 2030, Ausbauschritt 2023, Festsetzung Vororientierung	Der 8-Spur-Ausbau ist wichtig für ein funktionierendes übergeordnetes Verkehrsmanagement im Raum Bern Nord. Unter der Federführung der Region ist die Zweckmässigkeit eines Halban schlusses Grauholz zu prüfen. Die Massnahmen auf diesem Abschnitt sind mit dem VM Region Bern Nord (vgl. MB B_08) ab- zustimmen.
3	A1	Schönbühl–Kirchberg → PEB 6-Spur-Ausbau	Realisierungshorizont 2030, Ausbauschritt 2023, Festsetzung	Wird unterstützt.
4	A1	Kirchberg–Luterbach → 6-Spur-Ausbau	Weitere Realisierungshorizonte, Vororientierung	Wird unterstützt
5	A1	Luterbach–Härkingen → PEB 6-Spur-Ausbau	Realisierungshorizont 2030, Ausbauschritt 2014, Ausgangslage	Wird unterstützt.
6	A6	Anschluss Wankdorf	Nicht STEP relevant, Festsetzung	Wird unterstützt
7	A6	Wankdorf–Muri → PEB Bypass 2029- 38	Realisierungshorizont 2030 Zwischenergebnis	Wird unterstützt. Die Abstimmung mit den VM-Projekten im Raum Bern ist ebenso sicherzustellen, wie die Chancen für die Siedlungsentwicklung zu nutzen und die sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu gewährleisten sind (Ausgestaltung des rückzubauen- den Autoahn- abschnitts als Stadtstrasse). (vgl. Massnahme R_13)
8	A6	Muri–Rubigen → PUN prüfen → 6-Spur-Ausbau	Keine Einstufung des Bundes Vororientierung Weitere Realisierungshorizonte	Vor einem Ausbau ist eine PUN zu prüfen.
9	A5	Twann → Verlängerung des Tunnels (neues Ostportal)	nicht STEP relevant, Ausgangslage	Das Projekt vermindert störende Auswirkungen in der empfindlichen Reblandschaft von nationaler Bedeutung und dem historischen Ort Twann. Der Kanton begrüsst das Projekt und setzt sich für eine rasche Umsetzung ein
10	A16	Biel Nord– Reuchenette → Neue Linienführung für den Veloverkehr im Rahmen der UPlaNS → Anschluss Biel Nord	nicht STEP relevant (in der UPlaNS enthalten, mehrfach zeitlich hinausgeschoben) Festsetzung	Das Taubenloch ist im Abstand von 40 Kilometern in westlicher (Val de Travers) und in östlicher (Oensingen - Thal) Richtung der einzige velogängige Zugang in den Jura. Die heutige Führung des Veloverkehrs auf der Nationalstrasse soll zeitnah mit einer unabhängigen Veloführung ergänzt resp. ersetzt und das genehmigte Projekt – allenfalls mit Projektänderungen – umgesetzt werden.

Abkürzungen:

Projekte: PEB = Programm Engpassbeseitigung, PUN = Pannenstreifenumnutzung, UPlaNS = Unterhaltsplanung Nationalstrassen, VM = Verkehrsmanagement