

## Kantonsstrassennetz weiterentwickeln

### Zielsetzung

Das Kantonsstrassennetz wird auf der Basis der Wirkungsziele des Strassengesetzes gezielt weiterentwickelt. Priorität hat die Substanzerhaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur, deren Mittelbedarf zunimmt. Vor einem allfälligen punktuellen Ausbau der Strassenkapazitäten wird mit einem umfassenden Verkehrsmanagement die Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten optimiert. Verkehrssicherheitsdefizite werden gezielt behoben. Neue Strassen werden nur dort gebaut, wo die Ziele nicht mit anderen Verkehrsmassnahmen erreicht werden können, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis positiv ist, ein Beitrag zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum geleistet werden kann und die Verträglichkeit für Mensch und Umwelt gewährleistet ist.

Die strategischen Projekte, welche auf dem Strassennetzplan basieren werden in den Richtplan übernommen. Für diese Vorhaben sind Interessenabwägungen und die Abstimmung mit der Raum- und Siedlungsentwicklung notwendig. Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen.

**Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	Festsetzung
	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	
	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund		
Regionen		
<b>Federführung:</b>		

### Massnahme

Das Wachstum des Verkehrsaufkommens bringt die Verkehrsinfrastrukturen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Verkehr soll deshalb durch die Abstimmung von Verkehr und Siedlung (gemäss der kantonalen 4V-Strategie) möglichst vermieden, verlagert und verträglich gestaltet werden. Die Sicherheit ist hoch und die Schwachstellen sollen erkannt und behoben werden. Der Durchgangsverkehr soll so weit wie möglich von Wohnquartieren ferngehalten und der Verkehr auf dem jeweils vorgelagerten Netz kanalisiert werden. Bei der Gestaltung von Strassenräumen werden, soweit möglich, die angrenzenden Räume mitberücksichtigt. Die Schulwege sind sicher, direkt und zumutbar. Die Erschliessung und Erreichbarkeit bestehender peripherer Siedlungsräume ist sicherzustellen. Die Emissionen (v.a. Lärm-, Luft- und Lichtbelastung) sind auf ein Minimum zu reduzieren. Die Massnahmen sind entsprechend der Verhältnismässigkeit und angepasst an die lokalen Gegebenheiten zu bestimmen und können u. a. beinhalten: Verkehrslenkung und Verstetigung des Verkehrs, Geschwindigkeitsregime, lärmindernde Oberflächen, hitzemindernde Gestaltung von Strassenräumen im Siedlungsgebiet und Gestaltungselemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Sie orientieren sich grundsätzlich am Prinzip der Koexistenz.

### Vorgehen

Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen, insbesondere den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Für die Ermittlung von Handlungsbedürfnissen und Lösungen sowie für Wirkungsanalysen wird eine einheitliche Methodik verwendet («Standards für Kantonsstrassen»), die auch die Betroffenen am Planungs- und Partizipationsprozess einbezieht. Beläge und Oberflächen sind stets auf ihre räumliche Umgebung abzustimmen und die Wirkung auf den Gesamttraum zu berücksichtigen. Bei der Erfüllung seiner Lärmschutzpflichten setzt der Kanton auf quellenseitige Massnahmen, indem u. a. lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebaut werden. Strassenräume sind auch Aufenthaltsräume. Wo es der Querschnitt zulässt, sind strassenbegleitende Bäume oder Grünstreifen mitzudenken. Insbesondere in Bereichen mit Zentrumsfunktion ist die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Im Siedlungsgebiet ist auf eine hitzemindernde Strassenraumgestaltung zu achten. Eine gute Sickerfähigkeit und/oder die Fähigkeit Wasser zu speichern sowie das Potenzial für Spontanvegetation mit unversiegelten Flächen sind Eigenschaften, die zu einem angenehmen Siedlungsklima beitragen. Bei der Instandhaltung, der Sanierung, dem Abbruch und dem Neubau von Verkehrsinfrastrukturen werden jährlich grosse Mengen an mineralischen Baustoffen abgetragen oder verbaut. Zur Schonung der natürlichen Ressourcen setzt sich der Kanton Bern für den vermehrten Einsatz von Recycling-Baustoffen und Bauteilen ein, die bereits rezykliert wurden oder einfach rezyklierbar sind sowie mehrfach verwendet werden können.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

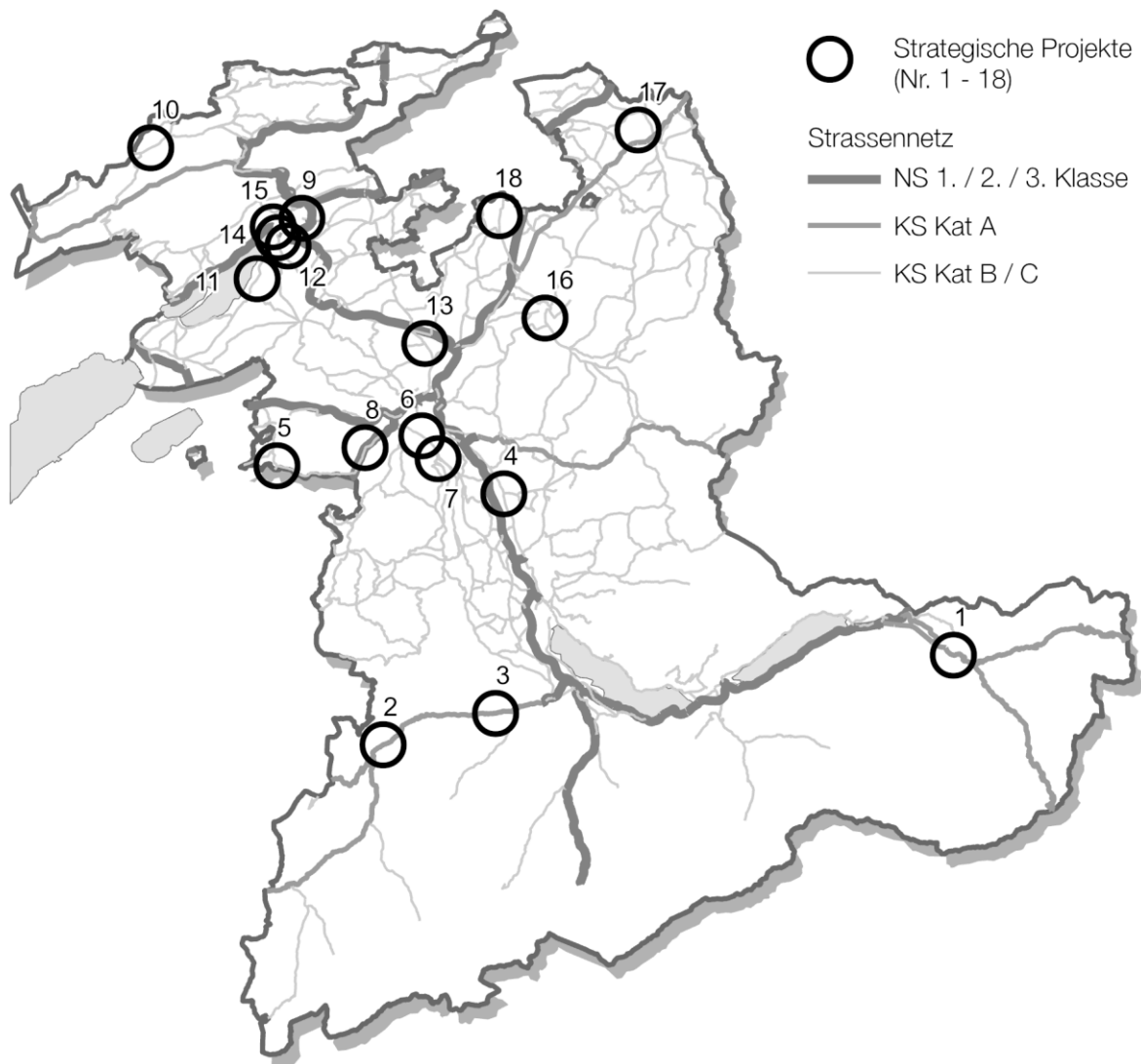
#### Grundlagen

- Strassengesetz (SG)
- Strassenverordnung (SV)
- Strassennetzplan
- Investitionsrahmenkredite Strasse (IRK)
- Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (RK BU)
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 Kanton Bern

### Hinweise zum Controlling

Der Strassennetzplan ist auf eine Laufzeit von 16 Jahren ausgelegt. Nach 8 Jahren wird er gesamthaft überarbeitet und nach vier Jahren findet eine Anpassung statt. Kantonal verbindliche Inhalte aus den RGSK und AP können auf Antrag der Region im Rahmen der Aktualisierungen in den Strassennetzplan überführt werden.

Strassennetz und strategische Projekte



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.

Anpassungen des Hauptstrassennetzes

Der Kanton wünscht im Zuge einer baldigen Gesamtüberprüfung die Aufnahme folgender Kantonsstrassen ins schweizerische Hauptstrassennetz gemäss Art. 12 MinVG:

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Zwischenergebnis
Frutigen – Adelboden (223.1)	Zwischenergebnis
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Zwischenergebnis
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Zwischenergebnis
Kantonsgrenze – Crémines – Kantonsgrenze (30)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantonsgrenze (23)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Vororientierung
Ramsei – Langnau (243)	Vororientierung

## Strategische Projekte

**Oberingenieurkreis I Oberland**

1	Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen)	Festsetzung
2	Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (11, Boltigen)	Zwischenergebnis
3	Umfahrung Erlenbach im Simmental (11; Projektierungsbeginn ca. 2030)	Vororientierung

**Oberingenieurkreis II Bern Mittelland**

4	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
5	Verkehrssanierung Laupen (179, 233)	Ausgangslage
6	Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1 - 3, 221)*	Festsetzung
7	Verlegung Zimmerwaldstrasse (1221) und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz (221)*	Festsetzung
8	Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg (12)*	Festsetzung

**Oberingenieurkreis III Seeland / Berner Jura**

9	Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A5 in Biel (5, 6, 235.1)	Ausgangslage
10	Ausbau Kantonsgrenze - Les Reussilles (248.1)	Ausgangslage
11	Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer (237.1)	Festsetzung
12	Zweckmässigkeitsbeurteilung Porttunnel	Vororientierung
13	Sanierung Bärenkreuzung / Zentrum Münchenbuchsee (6)*	Festsetzung
14	Sanierung Ortsdurchfahrt Nidau (235)*	Festsetzung
15	Sanierung Bernstrasse Biel (Verkehrsachse Brüggmoos–Seevorstadt-Rusel)	Zwischenergebnis

**Oberingenieurkreis IV Emmental / Oberaargau**

16	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (23)*	Festsetzung
17	Verkehrssanierung Aarwangen (244)	Festsetzung
18	Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf	Zwischenergebnis

\*: Bestandteil eines Agglomerationsprogrammes

**AP-Massnahmen mit Federführung Gemeinden**

	Vorhaben	Koordinationsstand
	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	Festsetzung
	Thun, Erschliessung Ringstrasse ESP Thun Nord	Festsetzung
	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse	Festsetzung