



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 6. Mai 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.1244
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsrahmenkredit Strasse 2018-2021 Zusatzkredit

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	2
3.1	Ausgangslage	2
3.2	Grundzüge der Vorlage	3
3.3	Gründe für die Abweichung von den Planwerten	4
3.3.1	Projektverzögerungen	4
3.3.2	Neue dringliche Projekte	5
3.3.3	Kostensteigerungen	5
4.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	5
4.1	Finanzielle Auswirkungen	5
4.2	Auswirkungen auf Organisation, Personal, IT und Raum	6
5.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	6
6.	Antrag	6

1. Zusammenfassung

Am 4. September 2013 hat der Grosse Rat den ersten Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse für die Jahre 2014–2017 über CHF 267.5 Mio. und am 7. September 2017 den zweiten IRK Strasse für die Jahre 2018–2021 über CHF 187.45 Mio. bewilligt. Im zweiten Investitionsrahmenkredit wurden CHF 80 Mio. weniger beantragt als im ersten, weil der erste Rahmenkredit zum Zeitpunkt der Aufbereitung des zweiten Kredits erst zu zwei Dritteln ausgeschöpft war.

Projektverzögerungen, neue dringliche Projekte und Kostensteigerungen belasten nun den IRK Strasse 2018–2021 stärker als ursprünglich erwartet. Um die notwendigen Investitionen in wichtige Projekte tätigen zu können, ist für den Rest der Kreditperiode ein Zusatzkredit in der Höhe von CHF 110 Mio. erforderlich.

Der Zusatzkredit hat keine direkten Auswirkungen auf Budgets und Finanzplanungen. Er ist indessen zwingende Voraussetzung, um in den Jahren 2020 und 2021 weitere Investitionen in den Ausbau und die Umgestaltung der Kantonsstrassen verpflichten zu können. Mit dem Zusatzkredit zum IRK Strasse 2018–2021 wird die Fortsetzung der bisherigen Investitionstätigkeit sichergestellt.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11), Art. 52–55
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1)
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Artikel 136 ff.
- Grossratsbeschluss 2017.RRGR.320 vom 7. September 2017 betreffend Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021

3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Gemäss Art. 52 Abs. 3 Strassengesetz beschliesst der Grosse Rat gestützt auf den Strassennetzplan in der Regel alle vier Jahre einen Investitionsrahmenkredit Strasse. Er legt damit den Kostenrahmen für die finanziellen Verpflichtungen fest, die der Kanton während der kommenden vier Jahre für Investitionen ins Kantonsstrassennetz eingehen kann. Die Ausgaben für die konkreten Projekte, die in diesen 4 Jahren zur Projektierung oder Ausführung gelangen, werden mit Ausführungsbeschlüssen aus dem Rahmenkredit abgelöst.

Verzögern sich daher Projekte, die während der Laufdauer eines Rahmenkredits geplant waren, können sie - wegen der zeitlichen Beschränkung des Rahmenkredits - nicht mehr aus dem vorgesehenen Rahmenkredit finanziert werden. Sie belasten daher - wie nachfolgend grafisch - dargestellt - den Rahmenkredit der Folgeperiode.

		Umfang des Investitionsrahmenkredits 2018 - 2021									
											
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023				
Projekt 1	im Bau										
Projekt 2	Projektierung		im Bau								
Projekt 3		Projektierung	im Bau								
Projekt 4			Projektierung	im Bau							
Projekt 5						Projektierung		im Bau			

Abbildung: Rahmenkredit 2014–2017: Verpflichtungen und Zahlungen bis 2023

Der zweite Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse 2018–2021 wurde Anfang 2017 erarbeitet und am 7. September 2017 vom Grossen Rat des Kantons Bern bewilligt. Da der erste Rahmenkredit 2014-2017 von 267.5 Mio. zu diesem Zeitpunkt erst zu zwei Dritteln ausgeschöpft war, wurden 80 Mio. weniger eingeplant. Dabei ging man davon aus, dass im verbleibenden Jahr noch ein erheblicher Teil der geplanten Projekte zulasten des ersten IRK abgewickelt werden kann. Das gelang in der Folge nicht.

Im März 2020 hat das TBA den Verpflichtungsbedarf bis Ende 2021 für geplante Strassenausbau- und Strassenumgestaltungsprojekte neu ermittelt. Es zeigte sich, dass Mitte 2020 bis Ende 2021 eine substantielle Kreditlücke droht. Diese würde das TBA daran hindern, die notwendigen Mittel für die geplanten Kantonsstrassenprojekte zu verpflichten und die Vorhaben zeitgerecht weiter zu projektieren und zu realisieren. Obwohl vorhanden, könnten die eingestellten Investitionsmittel in den Jahren 2020 und vor allem 2021 nur teilweise genutzt werden. Der vorliegende Zusatzkredit von CHF 110 Mio. soll diese kredittechnische Lücke schliessen, damit die eingestellten Mittel für die Kantonsstrassen auch in den Jahren ab 2021 ausgeschöpft werden können.

3.2 Grundzüge der Vorlage

Dem Grossen Rat des Kantons Bern wird beantragt, die Rahmenkreditsumme des IRK Strasse 2018–2021 um **CHF 110 Mio.** aufzustocken, damit die für Strasseninvestitionen ordentlich eingestellten Mittel in den kommenden Jahren verpflichtet und ihrem Zweck entsprechend verwendet werden können. Die beantragte Aufstockung des Rahmenkredits führt insgesamt zu keinen zusätzlichen Ausgaben bei den Strasseninvestitionen, weil der IRK Strasse 2014–2017 nicht ausgeschöpft wurde. Es handelt sich um eine notwendige Erhöhung des laufenden IRK Strasse aufgrund der heutigen Erkenntnisse mit dem Ziel, die Realisierung der vorgesehenen Projekte nicht zu verzögern.

3.3 Gründe für die Abweichung von den Planwerten

3.3.1 Projektverzögerungen

Die wesentlichste Abweichung von den Planwerten ist auf unerwartete Verzögerungen von Projekten des ersten IRK Strasse 2014–2017 zurückzuführen.

Zwei grössere Projekte des IRK 2014–2017 wurden nicht in der Projektliste des IRK Strasse 2018–2021 geführt, weil man Anfang 2017 davon ausgehen durfte, dass sie bis Ende 2017 verpflichtet werden:

Projekt	Kosten	
Verkehrsmanagement Region Bern Nord	CHF	13'000'000
Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ipsach	CHF	4'000'000
Total	CHF	17'000'000

Beim Verkehrsmanagement Region Bern Nord zeigte sich erst Ende 2017 mit der zunehmend präziseren Planung gegenüber Anfang Jahr, dass weitere Abklärungen, welche Absprachen mit Gemeinden und Grundeigentümern bedingten, nötig wurden.

Bei den Verkehrsberuhigungsmassnahmen Ipsach sind personelle Wechsel im Gemeinderat und in der Gemeindeverwaltung die Hauptgründe für die Projektverschiebung.

20 weitere grössere Projekte aus dem IRK Strasse 2014–2017 mit einem Projektvolumen von CHF 137 Mio. wurden zwar auch in die Liste der geplanten Projekte des IRK Strasse 2018–2021 aufgenommen, jedoch in der damals realistischen Annahme, dass mindestens die Hälfte davon noch bis Ende 2017 verpflichtet werden könne. 18 der 20 Projekte, mit Kosten von insgesamt CHF 130 Mio., konnten jedoch nicht mehr zu Lasten des Rahmenkredits 2014–2017 verpflichtet werden und belasten daher den IRK Strasse 2018–2021 mit weiteren rund **CHF 65 Mio.**

Projekt	Kosten	
Dorfdurchfahrt Erlenbach im Simmental	CHF	7'794'171
Sanierung Ortsdurchfahrt Frutigen	CHF	11'498'810
Ortsdurchfahrt Münsingen	CHF	21'980'000
Muri bei Bern, Korrektur Thunstrasse	CHF	12'956'000
Muri bei Bern, Strassenkorrektur Haco - Scheyenholz	CHF	2'295'000
Gehweg Grabenstrasse Riggisberg	CHF	2'113'000
Verkehrssanierung Laupen	CHF	25'405'000
Umgestaltung Hauptstrasse in Lyss	CHF	2'500'000
Villeret-Cormoret liaison cyclistes	CHF	2'800'000
Verkehrlich flankierende Massnahmen A5 Ostast, Ortsdurchfahrt Orpund	CHF	4'990'900
Ortsdurchfahrt Mörigen und Möriger Kurve	CHF	1'500'000
Strassenkorrektur Grenze Kanton Jura - Les Reussilles	CHF	8'190'000
Neubau Radverbindung Obermurgenthal, Wynau	CHF	1'534'700
Sanierung Ortsdurchfahrt Trubschachen	CHF	6'100'000
Sanierung Gärbi - Zihlmatt, Eggiwil	CHF	5'200'000
Verbreiterung Hermiswil - Bettenhausen	CHF	5'530'000
Neubau Radstreifen Chipfgraben, Heimiswil	CHF	3'044'525
Neubau Radweg Utzenstorf - Koppigen	CHF	4'800'000
Total	CHF	130'232'106

Hauptsächliche Gründe für diese Verzögerungen sind:

Ein substanzieller Teil der oben erwähnten Projekte konnte wegen nicht voraussehbaren Rechtsmitteln oder längeren Verhandlungen mit Gemeinden, Privaten und Fachstellen nicht mehr zu Lasten des ersten IRK verpflichtet werden.

Zudem ergaben sich Verzögerungen aus Abhängigkeiten bei komplexen Projekten. So war beispielsweise bei der Verkehrssanierung Laupen aufgrund der beteiligten Bereiche Schiene, Strasse, Wasserbau lange nicht klar, wann und in welcher Form die Projektierung Strasse kommen würde. Bei der Ortsdurchfahrt Münsingen bewirkte die Notwendigkeit einer nicht geplanten Überbauungsordnung, dass das Projekt verzögert wurde. Auch andere Faktoren, wie z.B. neue Anforderungen aufgrund der Behindertengesetzgebung und zunehmend schwierige Landerwerbsverhandlungen trugen zu Verschiebungen bei. Schliesslich trugen auch die knappen personellen Ressourcen in den Obergeringenieurkreisen zur Situation bei.

3.3.2 Neue dringliche Projekte

In der Rahmenkreditsumme IRK Strasse 2018–2021 sind die Kosten für den hindernisfreien Umbau der Bushaltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz noch nicht enthalten. Angesichts der gesetzlichen Sanierungsfrist (Abschluss der prioritären Sanierung 2023) und des insgesamt hohen Aufwandes für die Projektierung und Realisierung müssen diese Mittel bereits vor Ende 2021 verpflichtet werden können. Konkret sind **CHF 10 Mio** für 44 Bushaltekanten zusätzlich aus dem IRK Strasse 2018–2021 zu finanzieren. Ein Beispiel ist die Sanierung der Bushaltestelle Kirche in Oberhofen.

3.3.3 Kostensteigerungen

Soweit bei geplanten Projekten Kostensteigerungen gegenüber den ursprünglichen Grobkostenschätzungen feststehen, wurden sie bei der Aktualisierung des Mittelbedarfs berücksichtigt. Sie ergaben sich aus verschärften Normvorgaben wie der erwähnten Behindertengleichstellung oder notwendigen Projektanpassungen wie als Folge der neu notwendigen Überbauungsordnung in Münsingen. Insgesamt belasten solche Mehraufwände den IRK Strasse 2018–2021 mit zusätzlich rund **CHF 18 Mio**.

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

4.1 Finanzielle Auswirkungen

Ursprüngliche Rahmenkreditsumme	CHF	187'455'000
aktueller zusätzlicher Bedarf.	CHF	110'000'000
Gesamtbedarf für die Jahre 2018–2021	CHF	297'455'000
Mit Grossratsbeschluss vom 7. September 2017 bewilligt	– CHF	187'455'000
Massgebende Kreditsumme gemäss Art. 54 Abs. 2 FLG	CHF	110'000'000
Zu bewilligender Zusatzkredit	CHF	110'000'000

Die zusätzlichen Mittel werden sich voraussichtlich wie folgt auf die vier Oberingenieurkreise verteilen:

CHF	OIK I	OIK II	OIK III	OIK IV	Total
IRK Strasse 2018-2021	39'236'000	68'405'000	28'390'000	51'424'000	187'455'000
beantragter Zusatzkredit	8'861'069	50'703'772	15'787'311	34'647'848	110'000'000
Total	48'097'069	119'108'772	44'177'311	86'071'848	297'455'000

Zur Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten (Schichtenmodell, Kreditgefässe, Bestandteile des IRK Strasse) sowie das Zusammenspiel mit dem Strassennetzplan und die Investitionsgrundsätze wird auf den Vortrag zum IRK Strasse 2018–2021 verwiesen. Diese Ausführungen haben weiterhin volle Gültigkeit.

Die Aufstockung des IRK Strasse 2018–2021 um CHF 110 Mio. hat keine Auswirkungen auf Budget und Finanzplan. Beim Budget des Folgejahres und dem Finanzplan der weiteren drei Jahre werden Projektverschiebungen – im Unterschied zum Rahmenkredit – alljährlich nachgeführt, jeweils auf der Basis der Projektstände im Vorjahr. Aus diesem Grund bewirkt der vorliegend beantragte Zusatzkredit des aktuellen Rahmenkredits Strasse keine Mehrausgaben. Die Erhöhung des laufenden IRK Strasse hat vielmehr den Zweck, das Investitionsbudget für den Strassenbau besser gemäss der aktuellen Finanzplanung auszuschöpfen. Sie sichert damit eine Fortführung der bewährten Investitionspolitik des Grossen Rates im Kantonsstrassenbau.

Nicht im beantragten Zusatzkredit berücksichtigt sind allfällige Auswirkungen (Projektverzögerungen), die sich aus der Situation mit dem Corona-Virus ergeben könnten, welche aber zum Zeitpunkt der Einreichung des Kreditantrags noch in keiner Weise abschätzbar sind.

4.2 Auswirkungen auf Organisation, Personal, IT und Raum

Der Zusatzkredit hat keine Auswirkungen auf die Organisation oder personelle, räumliche und IT-Ressourcen.

5. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Der IRK Strasse und der hier beantragte Zusatzkredit zum laufenden IRK Strasse 2018–2021 hat als Investitionsprogramm insgesamt positive Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft.

6. Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf

Zusätzliche Beilage für die BaK

- Liste der grösseren Investitionen IRK Strasse 2018–2021 (Stand 13. März 2020)