



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 23. April 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2024.BVD.888
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsrahmenkredit Strasse 2026–2029

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung	2
3.1	Sachlicher Umfang des Rahmenkredits	2
3.2	Laufzeit des Rahmenkredits, zeitliche Zuordnung der Projekte	3
3.3	Zuständigkeit für die Verwendung des Investitionsrahmenkredits Strasse	4
3.4	Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung	4
4.	Finanzieller Umfang des Rahmenkredits	4
4.1	Rückblick auf die bisherigen Rahmenkredite Strasse	4
4.1.1	Verwendung und Ausschöpfung des Rahmenkredits 2018–2021	4
4.1.2	Verwendung und Ausschöpfung des Rahmenkredits 2022–2025	5
4.2	Für die Jahre 2026–2029 beantragte Rahmenkreditsumme	5
5.	In den Jahren 2026–2029 geplante Objektkredite von Strassenbauvorhaben	6
6.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal und Raum	6
6.1	Angaben zu den Investitionen und Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung	6
6.2	Personelle Auswirkungen und Folgekosten	6
7.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	7
8.	Auswirkungen auf die Gemeinden	7
9.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	7
10.	Antrag	7

1. Zusammenfassung

Mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK Strasse) bewilligt der Grosse Rat gestützt auf Artikel 52 Absatz 3 Strassengesetz (SG) in der Regel alle vier Jahre neue Ausgaben für Investitionen in Kantonsstrassen und kantonale Radwege. Die Ausgaben für die einzelnen, im Rahmenkredit enthaltenen Strassenbauprojekte werden durch Ausführungsbeschlüsse zum IRK Strasse abgelöst. Die Ausführungsbeschlüsse werden gemäss geltender Kompetenzdelegation durch den Regierungsrat, die Bau- und Verkehrsdirektion oder das Tiefbauamt gefasst.

Im September 2013 hat der Grosse Rat erstmals einen IRK Strasse für die Jahre 2014–2017 erlassen. Nach den anschliessenden Rahmenkrediten für die Jahre 2018–2021 und 2022–2025 soll nun der vierte IRK Strasse für die Periode 2026–2029 beschlossen werden.

Für die Jahre 2026–2029 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Rahmenkredit von brutto CHF 290 Mio. Die beantragte Kreditsumme bewegt sich unter Berücksichtigung der Bauteuerung der letzten Jahre in der Höhe des vorangegangenen IRK Strasse 2022–2025, der CHF 280 Mio. betrug.

Die Genehmigung des IRK Strasse liegt in der abschliessenden Kompetenz des Grossen Rates.

Gleichzeitig wird dem Grossen Rat der vom Regierungsrat im Frühjahr 2025 angepasste Strassenplan 2022–2037 (SNP, 2024.BVD.4244) zur Kenntnis gebracht.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11), namentlich Art. 52–55
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1)
- Direktionsverordnung über die Delegation von Befugnissen der Bau- und Verkehrsdirektion vom 9. Januar 2020 (DeIDV BVD; BSG 152.221.191.1), Art. 7
- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG; BSG 620.0), Art. 21 ff.
- Finanzhaushaltsverordnung vom 16. November 2022 (FHvV; BSG 621.1), Art. 21 ff.

3. Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung

3.1 Sachlicher Umfang des Rahmenkredits

Das Strassengesetz regelt die Finanzierung von Investitionen und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes in den Art. 52 bis 58 SG. Für Neuinvestitionen beschliesst der Grosse Rat gemäss Art. 52 Abs. 3 SG und gestützt auf den SNP in der Regel alle vier Jahre einen Rahmenkredit.

Der SNP wird alle acht Jahre neu erstellt, jeweils mit einem Fokus auf die kommenden 16 Jahre. Den aktuell geltenden SNP 2022–2037 hat der Regierungsrat am 9. Juni 2021 beschlossen. Er wurde dem Grossen Rat in der Herbstsession 2021 zur Kenntnis gebracht. Die vom Regierungsrat beschlossenen Anpassungen am SNP gemäss Art. 27 Abs. 2 SG werden dem Grossen Rat zusammen mit dem vorliegenden IRK Strasse 2026–2029 zur Kenntnis gebracht.

Aus dem IRK Strasse können gemäss Art. 52 und 53 SG folgende Strassenbauprojekte bewilligt werden:

- a. Investitionen über CHF 2 Mio. Nettokosten, die im Strassennetzplan vorgesehen sind und nicht als Einzelvorhaben gemäss Art. 55 durch den Grossen Rat zu bewilligen sind (keine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr, keine Neubauten)
- b. Investitionen bis CHF 2 Mio. Nettokosten

Die im Rahmen des IRK Strasse zu bewilligenden Projekte folgen der Prioritätensetzung, wie sie im SNP aufgeführt sind (vgl. Ziffern 3.3.1 und 4.1.2 des [Vortrags zum Strassennetzplan 2022-2037, 2020.BVD.3739](#)) und umfassen insbesondere die nachfolgenden Bereiche:

- Verbesserung der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr
- Hindernisfreie Umgestaltung von Bushaltestellen
- Behebung von Unfallschwerpunkten und Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Ausbau und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten
- Verkehrsmanagement

Nicht aus dem Rahmenkredit, sondern als Objektkredite werden Einzelvorhaben gemäss Art. 55 SG finanziert. Dabei handelt es sich um Vorhaben mit Nettokosten von mehr als CHF 2 Mio., die eine wesentliche Kapazitätserweiterung für den motorisierten Individualverkehr bewirken oder einen Neubau darstellen.

Für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen bewilligt der Regierungsrat alle zwei Jahre einen Rahmenkredit gemäss Art. 56 SG. Für dessen Ablösung ist gemäss Art. 57 SG die Bau- und Verkehrsdirektion zuständig.

In der Praxis beinhalten Strassenvorhaben i. d. R. sowohl Neuinvestitionen als auch baulichen Unterhalt. Dennoch soll ein Vorhaben nur aus einem Rahmenkredit finanziert werden. Sobald ein Projekt einen Anteil Neuinvestitionen von mehr als CHF 500 000 enthält, wird es vollständig über den Investitionsrahmenkredit finanziert. Den erforderlichen Ausführungsbeschluss fasst der Regierungsrat. Diese Praxis bewirkt, dass aus dem Investitionsrahmenkredit teilweise auch Substanzerhaltungsarbeiten finanziert werden. Dieser Anteil beträgt erfahrungsgemäss ein Drittel und wurde bei der Bemessung des Rahmenkredits berücksichtigt.

3.2 Laufzeit des Rahmenkredits, zeitliche Zuordnung der Projekte

Der Rahmenkredit hat eine Laufzeit von vier Jahren und betrifft die Jahre 2026–2029.

Für die zeitliche Zuordnung eines Projektes zum Rahmenkredit ist - wie bereits beim Rahmenkredit 2022–2025 - der Zeitpunkt des ersten Ausführungsbeschlusses massgebend. In der Regel handelt es sich dabei um denjenigen für die Projektierung. Projekte, für die vor Ablauf der vierjährigen Laufzeit (am 31. Dezember 2029) bereits Mittel aus dem Rahmenkredit abgelöst wurden, werden bis zu ihrer Fertigstellung ohne Verlängerung des Rahmenkredits aus dem IRK Strasse 2026–2029 finanziert.

In Abweichung von diesem Grundsatz sollen neu Projekte, für die auch nach acht Jahren seit Beginn der Laufzeit des Rahmenkredits 2026–2029, d.h. am 31. Dezember 2033, noch kein Ausführungsbeschluss zur Realisierung gefasst werden kann (z. B. aufgrund Verzögerungen bei der Strassenplan genehmigung), vollständig über den übernächsten Rahmenkredit (2034–2037) bewilligt werden. Mit diesem sogenannten «Übersprung» (vgl. nachfolgende Abbildung) wird verhindert, dass Rahmenkreditmittel blockiert sind und der Rahmenkredit über zu lange Zeit nicht abgerechnet werden kann, weil sich Projekte wegen langwieriger Genehmigungsverfahren verzögern.

IRK 2018-2021				IRK 2022-2025				IRK 2026-2029				IRK 2030-2033				IRK 2034-2037			
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
				Projektierung				Realisierung											
						Projektierung				Realisierung									
								Projektierung				Realisierung							
										Projektierung				Realisierung					
												Projektierung				Realisierung			

Abbildung: zeitliche Zuordnung der Ausführungsbeschlüsse zu den Rahmenkrediten. Zuunterst in blau ein «Übersprung»

3.3 **Zuständigkeit für die Verwendung des Investitionsrahmenkredits Strasse**

Gemäss Artikel 54 des Strassengesetzes ist der Regierungsrat für die Verwendung des Investitionsrahmenkredits Strasse zuständig. Er entscheidet über die Ablösung des Rahmenkredits mit Ausführungsbeschlüssen. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 36 und 37 FHaV sowie Art. 7 und 8 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion sowie das Tiefbauamt Ausführungsbeschlüsse fassen.

Für die Projektierung von Strassenbauten kann die Bau- und Verkehrsdirektion gemäss Art. 37 der Strassenverordnung Ausgaben bis zur Höhe von CHF 1 Mio. bewilligen.

3.4 **Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung**

Die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission (BaK) wird jährlich über den Stand der Umsetzung des IRK informiert.

Sie wird künftig nach Ablauf der ordentlichen Gültigkeitsdauer eines Rahmenkredits, insbesondere auch über die Projekte informiert, für die noch Mittel aus dem ausgelaufenen Rahmenkredit abzulösen sind. Damit wird die nötige Transparenz sichergestellt.

4. **Finanzieller Umfang des Rahmenkredits**

4.1 **Rückblick auf die bisherigen Rahmenkredite Strasse**

4.1.1 **Verwendung und Ausschöpfung des Rahmenkredits 2018–2021**

Der Grosse Rat hat am 7. September 2017 einen Rahmenkredit von CHF 187.5 Mio. bewilligt und ihn im Herbst 2020 mit einem Zusatzkredit von CHF 110 Mio. auf CHF 297.5 Mio. erhöht. Aus bereits abgeschlossenen Projekten wurden bis Ende 2024 zusätzlich rund CHF 9.9 Mio. frei. Somit verblieb per Ende 2024 eine Restkreditsumme von CHF 9.7 Mio.

Bewilligte Rahmenkreditsumme	CHF	297 455 000
Verpflichtete Rahmenkreditsumme	– CHF	297 679 469
Aus abgerechneten Projekten freigewordene Mittel	+ CHF	9 916 377
Stand Rahmenkredit per 31. Dezember 2024	CHF	9 691 908

Die Mittel wurden für 188 Projekte verpflichtet, die sich wie folgt aufteilen:

	Projekte	Verpflichtet			Noch nicht ausbezahlt		
Kleinprojekte: bis CHF 0.5 Mio.	105	CHF	23 086 610	7.8 %	CHF	5 124 194	5.6 %
Kleinere Projekte: CHF 0.5–2 Mio.	46	CHF	42 480 524	14.3 %	CHF	8 635 988	9.5 %
Mittlere Projekte: CHF 2–10 Mio.	31	CHF	131 989 757	44.3 %	CHF	31 601 018	34.7 %
Grosse Projekte: über CHF 10 Mio.	6	CHF	100 122 578	33.6 %	CHF	45 634 979	50.2 %
Total	188	CHF	297 679 469	100 %	CHF	90 996 179	100 %

4.1.2 Verwendung und Ausschöpfung des Rahmenkredits 2022–2025

Der Grosse Rat hat am 8. September 2021 für die Jahre 2022 bis 2025 einen Rahmenkredit in der Höhe von CHF 280 Mio. bewilligt.

Bis zum 31. Dezember 2024 wurden davon rund CHF 87.6 Mio. für 141 Projekte verpflichtet. Somit verbleiben noch rund CHF 192.4 Mio.

Für den Grossteil der eingeplanten Projekte wurden erst die Ausgaben für die Projektierung bewilligt, die Ausführungsbeschlüsse für die Realisierung werden noch folgen. Daher wird der Rahmenkredit erst in ein paar Jahren ausgeschöpft. Die Rahmenkreditsumme des IRK Strasse 2022–2025 wird aus heutiger Sicht ausreichen, um die geplanten Projekte vollständig zu finanzieren.

Der verpflichtete Kredit teilt sich folgendermassen auf die Projektkategorien auf:

	Projekte	Verpflichtet			noch nicht ausbezahlt		
Kleinprojekte: bis CHF 0.5 Mio.	64	CHF	9 439 134	10.8 %	CHF	3 433 280	7.1 %
Kleinere Projekte: CHF 0.5–2 Mio.	37	CHF	21 825 925	24.9 %	CHF	13 325 566	27.6 %
Mittlere Projekte: CHF 2–10 Mio.	39	CHF	55 485 889	63.3 %	CHF	31 379 265	64.9 %
Grosse Projekte: über CHF 10 Mio.	1	CHF	893 207	1.0 %	CHF	210 652	0.4 %
Total	141	CHF	87 644 155	100 %	CHF	48 348 763	100 %

4.2 Für die Jahre 2026–2029 beantragte Rahmenkreditsumme

Für die Jahre 2026–2029 wird ein Rahmenkredit von CHF 290 Mio. beantragt. Unter Berücksichtigung der Bauteuerung der letzten Jahre entspricht die beantragte Rahmenkreditsumme derjenigen des IRK Strasse 2022–2025 von CHF 280 000.

Die voraussichtlichen Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprojekte von rund CHF 10.5 Mio. und Gemeindebeiträge und Beiträge Dritter von rund CHF 15.5 Mio. sind im Rahmenkredit einberechnet. Da die Beiträge nicht zugesichert sind, ist ein Bruttobetrag zu bewilligen

Es handelt sich um einen Rahmenkredit gemäss Art. 34 FHG. Zahlungen werden gestützt auf Ausführungsbeschlüsse geleistet.

Die Verpflichtungen verteilen sich voraussichtlich wie folgt auf die vier Oberingenieurkreise (OIK)¹, gemäss aktuellem Planungsstand:

Oberingenieurkreis	OIK I (Thun)	OIK II (Bern)	OIK III (Biel)	OIK IV (Burgdorf)	Total TBA
Rahmenkreditsumme brutto	77 904 518	110 432 734	50 522 948	51 139 800	290 000 000

Die Verteilung der Rahmenkreditsumme auf die Oberingenieurkreise richtet sich nach dem Anteil an Agglomerationsprojekten, dem Planungsstand der Projekte, dem Anteil an Einzelprojekten gemäss Art. 55 SG, für die ein Objektkredit nötig ist und dem Anteil an Substanzerhaltungsprojekten.

5. In den Jahren 2026–2029 geplante Objektkredite von Strassenbauvorhaben

Während der Laufdauer des Rahmenkredits werden dem Grossen Rat voraussichtlich die folgenden Objektkredite gemäss Art. 52 Abs. 4 SG unterbreitet:

- Verlegung Zimmerwaldstrasse Kehrsatz
- Neubau Radweg Worblental
- Neubau Radweg Villeret-Cormoret
- Neubau Radweg Bellmund-Hermrigen
- Neubau Radweg Oberburg-Hasle

Während der Laufdauer des Strassennetzplans 2022–2037 sind etwa 30 weitere Objektkredite absehbar (vgl. Ziffer 3.1 oben)

6. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal und Raum

6.1 Angaben zu den Investitionen und Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung

Die Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen können erst in den Ausführungsbeschlüssen für die konkreten Projekte gemacht werden.

Die zur Finanzierung aus dem IRK vorgesehenen Projekte sind in der gesamtkantonalen Investitionsplanung enthalten und entsprechen der Priorisierung der Investitionen Tiefbau.

6.2 Personelle Auswirkungen und Folgekosten

Das ausgewiesene Investitionsvolumen des IRK Strasse 2026–2029 und die sich im Bau befindlichen Projekte sowie die Einzelbauvorhaben sind gemäss aktueller Planung mit dem bestehenden Stellenetat des Tiefbauamts zu bewältigen.

Die Folgekosten – vor allem der Unterhalt der Strasseninfrastruktur – sind in der Mehrjahresplanung berücksichtigt.

¹ Übersichtsplan Aufteilung der Oberingenieurkreise des Kantons Bern: <https://www.bvd.be.ch/de/start/ueber-uns/tiefbauamt.html>

7. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Der IRK ermöglicht eine attraktive und zukunftsorientierte Strasseninfrastruktur im Sinne des ersten Ziels der Richtlinien der Regierungspolitik: «Der Kanton Bern steigert seine Attraktivität als Innovations- und Investitionsstandort».

Zudem wird mit den finanzierten Strassenbauvorhaben ein langfristig nachhaltiges Strassennetz sichergestellt, wie es die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie 2022 vorsieht.

8. Auswirkungen auf die Gemeinden

Der Bedeutung des Kantonsstrassennetzes als Rückgrat für viele Verkehrsbeziehungen entsprechend, arbeitet der Kanton bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb seiner Strassen partnerschaftlich mit den Gemeinden zusammen. Die Zusammenarbeit erlaubt Kanton und Gemeinden, ihre Massnahmen auf dem gesamten Strassennetz gegenseitig abzustimmen und somit insgesamt zu optimieren. An der Finanzierung der Kantonsstrassen beteiligen sich die Gemeinden nur im Masse von Zusatzbestellungen, die über den Standard des Kantons hinausgehen. Häufig beschliessen die Gemeinden im Zuge der Massnahmen des Kantons auch Anpassungen an ihrem Gemeindestrassennetz. Die diesbezüglichen Kosten tragen sie selbst.

Nicht selten werden überdies im Zuge von Massnahmen auf den Kantonsstrassen gleichzeitig die Werkleitungen (Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Kommunikation) saniert und damit in ihrem Wert erhalten. Die Werkeigentümer tragen die jeweiligen Projektkosten oder agieren als Bauherren.

9. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Mit dem Investitionsrahmenkredit wird ein Bruttoinvestitionsvolumen von rund CHF 290 Mio. ausgelöst. Die direkte Wertschöpfung erfolgt zum grössten Teil in den betroffenen Regionen.

Der Nutzen eines hinreichend ausgebauten und sicheren Kantonsstrassennetzes für die Wirtschaft und die gesamte Bevölkerung ist gross. Gesellschaft und Wirtschaft sind in sehr hohem Masse darauf ausgerichtet, sich zwischen Arbeits-, Einkaufs-, Wohn- und Freizeitort frei zu bewegen. Gleiches gilt für Konsum- und Investitionsgüter. Gut funktionierende Kantonsstrassen, die das Rückgrat für die kantonale und regionale Erschliessung bilden, ermöglichen erst die heute üblichen Gesellschafts- und Wirtschaftsformen. Die Investitionen ins Kantonsstrassennetz unterstützen zudem die Ziele der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. Die geplanten Kantonsstrassenprojekte verbessern insbesondere die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und dienen der Erhöhung von Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und begünstigen eine nachhaltige Mobilität.

10. Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Liste der grösseren Investitionen