



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 19. November 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2025.BVD.3788
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK ÖV) 2027-2030

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Geltungsbereich; Zuständigkeit für die Mittelverwendung und Berichterstattung	2
3.1	Sachlicher und zeitlicher Umfang des Rahmenkredits	2
3.2	Laufzeit des Rahmenkredits, zeitliche Zuordnung der Projekte	3
3.3	Zuständigkeit für die Verwendung des Rahmenkredits	3
3.4	Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung	3
4.	Finanzieller Umfang des Rahmenkredits und Entwicklung der Ausgaben für Investitionsbeiträge	4
4.1	Entwicklung der kantonalen Investitionsbeiträge 2018-2024	4
4.2	Kantonale Investitionsbeiträge 2025-2032	4
4.3	Laufende Grossprojekte mit bereits verpflichteten Investitionsbeiträgen	5
4.3.1	Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)	6
4.3.2	Tram Bern-Ostermundigen (TBO) / ÖV-Knoten Ostermundigen	6
4.3.3	Tram Kleinwaben	6
4.4	Für die Jahre 2027–2030 beantragte Rahmenkreditsumme	6
4.4.1	Traminfrastruktur Bern	7
4.4.2	Elektrifizierung Busse / Investitionen in Depots und Werkstätten	7
4.4.3	Sanierungen/Erneuerungen Stand- und Luftseilbahnen des regionalen Personenverkehrs	7
4.4.4	Weitere ÖV-Projekte	7
4.5	Bundesbeiträge Agglomerationsprogramme / Eigenbeiträge TU / Drittbeiträge	7
4.6	Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)	8
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal und Raum	8
5.1	Angaben zu den Investitionen und Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung	8
5.2	Finanzierung	8
5.3	Folgekosten	8
6.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	9
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	9
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	9
9.	Antrag	9

1. Zusammenfassung

Der Grosse Rat beschliesst gemäss Artikel 14 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung. Das mittelfristige Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Angebotsbeschluss (AGB) definiert und für die Finanzierung der notwendigen Investitionen gemäss Art. 5 ÖVG in die ÖV-Infrastruktur wird ein Rahmenkredit (Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr; IRK ÖV) beschlossen.

Aufgrund der Finanzierungszuständigkeiten zwischen Bund und Kanton, muss der Kanton primär Infrastrukturen des Ortsverkehrs sowie Seilbahnen des regionalen Personenverkehrs finanzieren. Zusätzlich kann der Kanton Beiträge an Elektrifizierungsprojekte und neue Depots von Busunternehmen und Beiträge an Infrastrukturen zur Verbesserung des Zugangs zum ÖV leisten.

Die in den Jahren 2027–2030 zu verpflichtenden Investitionsbeiträge des Kantons an den öffentlichen Verkehr werden auf brutto CHF 90 Mio. geschätzt. Die Nettoverpflichtungen zulasten des Kantons Bern nach Abzug des Gemeindedrittels belaufen sich auf CHF 60 Mio.

Mit der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr verfolgt der Kanton verschiedene Ziele. Einerseits gilt es, die Substanz der bestehenden Infrastruktur zu erhalten. Dies umfasst die Gewährleistung der Betriebssicherheit, die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots. Andererseits müssen die notwendigen Aus- und Erweiterungsinvestitionen hinsichtlich zukünftiger Angebotsausbauten realisiert werden. Im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Busverkehrs unterstützt der Kanton Investitionsprojekte zur Elektrifizierung der Busflotten (Fahrleitungsanlagen, Ladestationen an Haltestellen, Depotinfrastrukturen).

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2. Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4), Art. 14
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- 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; Zuständigkeit für die Mittelverwendung und Berichterstattung

3.1 Sachlicher und zeitlicher Umfang des Rahmenkredits

Der Grosse Rat beschliesst über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung (Art. 14 ÖVG). Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Angebotsbeschluss definiert, die Finanzierung der Investitionen erfolgt über vierjährige Rahmenkredite.

Als Investitionen (Neu- und Ersatzinvestitionen) gelten gemäss Art. 5 ÖVG namentlich:

- a die Anschaffung von Fahrzeugen,
- b die Erstellung und Erneuerung von Anlagen,
- c die Sicherung und Beseitigung von Niveauübergängen und andere Sicherheitsmassnahmen,
- d die Durchführung von Umweltschutzmassnahmen,

- e die Umstellung des Betriebes einer Transportunternehmung auf ein anderes Verkehrsmittel und
- f die Erstellung von Anlagen für den Güterverkehr, sofern diese einen Umlagerungseffekt erwarten lassen.

Die aus dem Investitionsrahmenkredit 2027–2030 finanzierten Projekte können für die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2027–2030, aber auch erst im Hinblick auf zukünftige Angebotsbeschlüsse relevant sein. Die Investitionen stellen somit die Aufrechterhaltung des aktuellen Angebots wie auch von zukünftigen Angebotsausbauten sicher.

3.2 Laufzeit des Rahmenkredits, zeitliche Zuordnung der Projekte

Der Rahmenkredit hat eine Laufzeit von vier Jahren und betrifft die Jahre 2027-2030. Für die zeitliche Zuordnung eines Projekts ist der Zeitpunkt der Verpflichtung eines Investitionsbeitrags massgebend. Es kann vorkommen, dass die Finanzierung eines Projekts mittels Ausführungsbeschlüssen aus mehreren Rahmenkrediten sichergestellt wird. Dies, wenn die Projektierung und die Ausführung nicht im Zeitraum des gleichen Rahmenkredits erfolgen.

3.3 Zuständigkeit für die Verwendung des Rahmenkredits

Der Regierungsrat ist zuständig für die Mittelverwendung (Art. 34 Abs. 2 FHG). Er bewilligt die einzelnen Kantonsbeiträge in Form von Ausführungsbeschlüssen gemäss den verfügbaren Budgetkrediten. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 36 und 37 FHaV i.V.m. Art. 7 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion sowie das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination einzelne kleinere Kantonsbeiträge mittels Ausführungsbeschlüssen bewilligen.

Der Regierungsrat entscheidet über eine allfällige Verlängerung der Laufzeit des Rahmenkredits gemäss Art. 34 Abs. 2 Bst. b FHG.

Das Amt für den öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) regelt in einer Investitionsvereinbarung mit den Beitragsempfängern die Bedingungen und Auflagen sowie die Auszahlungs- und Abrechnungsmodalitäten des Kantonsbeitrags.

3.4 Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung

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

4. Finanzieller Umfang des Rahmenkredits und Entwicklung der Ausgaben für Investitionsbeiträge

4.1 Entwicklung der kantonalen Investitionsbeiträge 2018-2024

Für den Substanzerhalt und den Ausbau der ÖV-Infrastruktur hat der Kanton Bern in den Jahren 2018–2024 rund CHF 550 Mio. brutto (inkl. Gemeindedrittel) aufgewendet. Dabei wurde im Durchschnitt für jeden investierten Franken des Kantons Bern und der bernischen Gemeinden nochmals derselbe Betrag von Bund, TU und Dritten beigesteuert. Insbesondere durch das Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ist das Volumen der Investitionsbeiträge seit 2018 deutlich angestiegen.

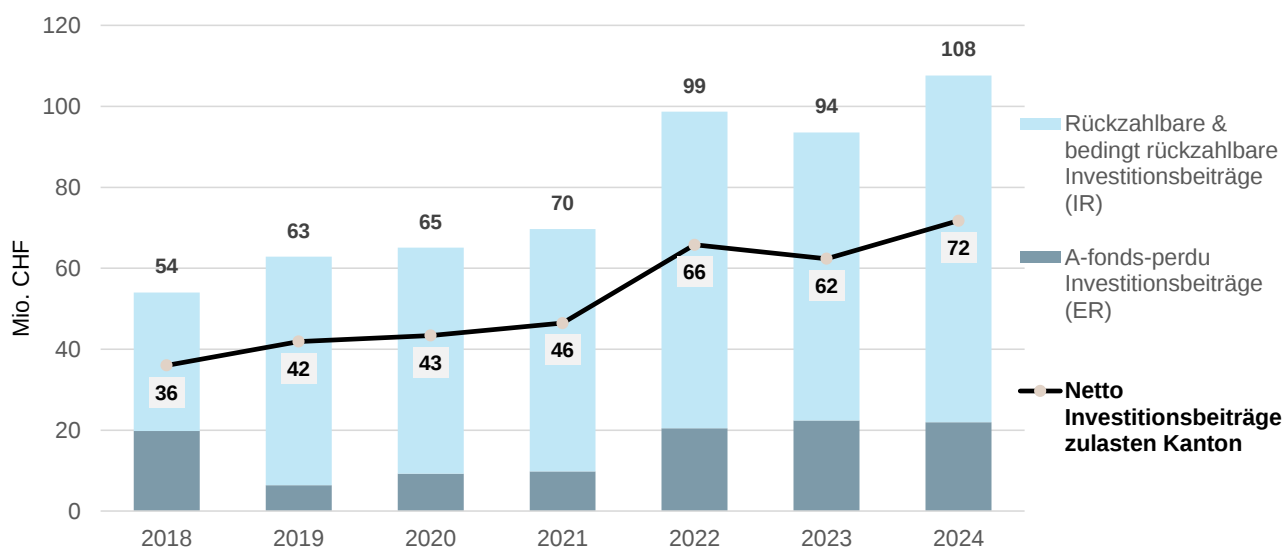


Abbildung 1: ÖV-Investitionsbeiträge 2018–2024

4.2 Kantonalen Investitionsbeiträge 2025-2032

In den kommenden Jahren sind folgende Auszahlungen von Investitionsbeiträgen geplant:

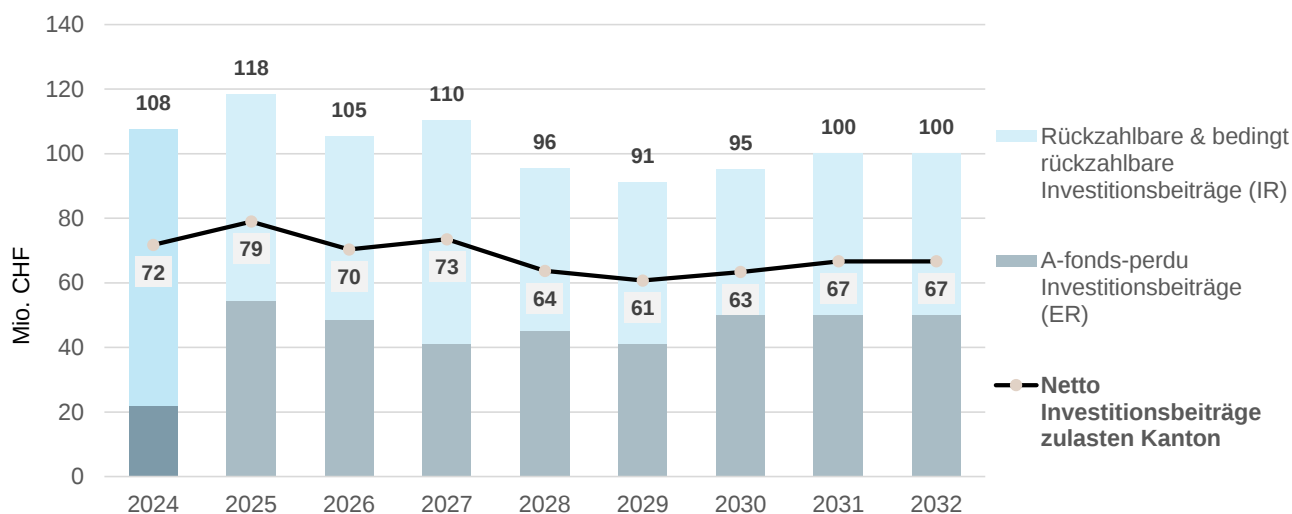


Abbildung 2: ÖV-Investitionsbeiträge 2024–2032

Die in der aktuellen Finanzplanung eingestellten Investitionsmittel reichen aus, um die Finanzierung der anstehenden Projekte sicherzustellen. Aufgrund der gleichzeitigen Realisierung verschiedener Grossprojekte wird der Finanzbedarf in den kommenden Jahren hoch bleiben.

Es zeichnet sich ab, dass die Beiträge häufiger als à-fonds-perdu geleistet werden. Insbesondere bei ÖV-Projekten im Strassenraum fällt tendenziell ein grösserer Anteil an Kosten (u.a. Verlegung Werkleitungen, Anpassungen an der Strasseninfrastruktur) an, die von den zuständigen bauverantwortlichen ÖV-Transportunternehmen nicht aktiviert werden können.

Die vierjährige Laufzeit eines Rahmenkredits bezieht sich auf den Zeitpunkt der Verpflichtung der Investitionsbeiträge an einzelne ÖV-Projekte. Die Auszahlung der Beiträge erstreckt sich abhängig von der Realisierungsdauer der unterstützten Projekte über einen längeren Zeitraum. In den kommenden Jahren werden daher vor allem Zahlungen für bereits bewilligte Kantonsbeiträge aus früheren Rahmenkrediten oder aus Einzelkrediten zur Auszahlung kommen. Auszahlungen für Kreditverpflichtungen aus dem vorliegenden IRK 2027–2030 werden in Jahren 2027–2030 nur einen kleinen Anteil der gesamten ÖV-Investitionsbeitragszahlungen ausmachen.

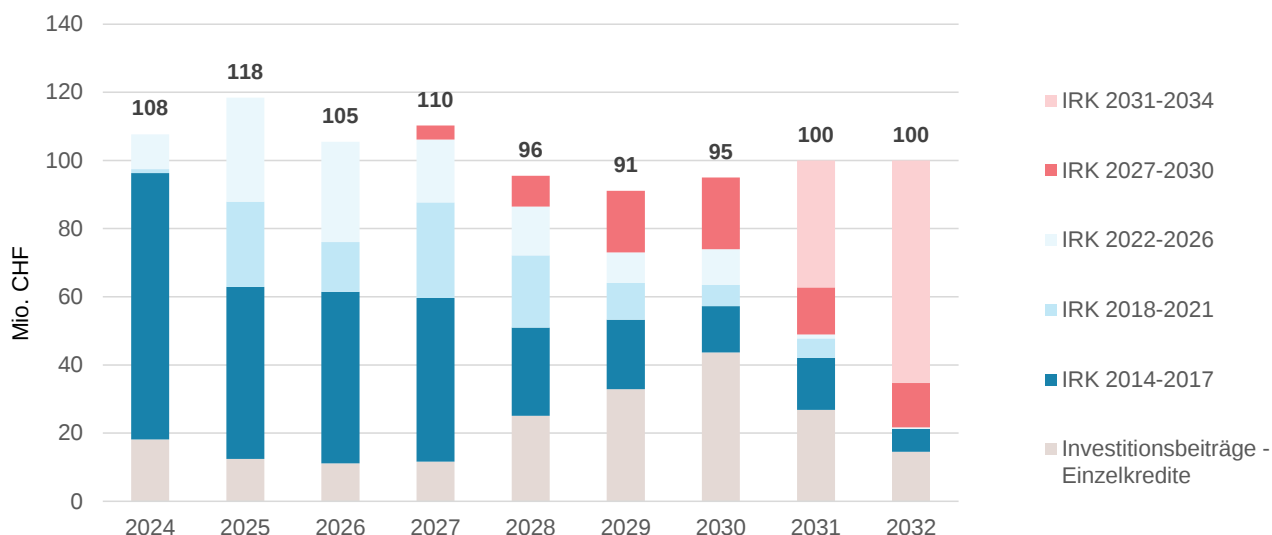


Abbildung 3: ÖV-Investitionsbeiträge 2024–2032; Zahlungstranchen nach Verpflichtungsgrundlage (IRK/Einzelkredite) (ab 2025 Schätzwerte)

Der Investitionsrahmenkredit 2027–2030 ist aufgrund von wenigen neu zu verpflichtenden Grossprojekten ausserordentlich tief. Es ist absehbar, dass er nächste Rahmenkredit 2031–2034 voraussichtlich wieder deutlich höher ausfallen wird, was insbesondere auf geplante neue Depots für den Ortsverkehr zurückzuführen ist.

4.3 Laufende Grossprojekte mit bereits verpflichteten Investitionsbeiträgen

In den kommenden Jahren werden in erster Linie Investitionsbeiträge für Projekte zur Auszahlung kommen, die bereits im Bau sind oder der Baubeginn demnächst ansteht. Diese Grossprojekte, die bereits aus früheren Rahmenkrediten verpflichtet wurden, werden in den kommenden Jahren den grössten Teil des kantonalen ÖV-Investitionsbudgets beanspruchen.

4.3.1 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Im Rahmen des Gesamtvorhabens «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) wird ein neuer RBS-Tiefbahnhof mit vier Gleisen unterhalb des SBB Bahnhofs gebaut. Die SBB erstellt eine neue «Unterführung Mitte» mit zwei neuen Zugängen zum Bahnhof: dem Zugang beim Bubenbergzentrum und dem Zugang Länggasse. Der Spatenstich zum Ausbau des Bahnhofs Bern erfolgte 2017.

4.3.2 Tram Bern-Ostermundigen (TBO) / ÖV-Knoten Ostermundigen

Mit dem künftigen Tram und den Buslinien entsteht beim Bahnhof Ostermundigen dereinst eine attraktive Verkehrsdrehscheibe.

Zwischen dem Bahnhof Bern und der Haltestelle Oberfeld in Ostermundigen wird der heutige Bus durch ein Tram ersetzt. Dazu wird auf der Strecke zwischen den Haltestellen Viktoriaplatz und Oberfeld eine neue, 4'450 m lange Tramlinie gebaut werden. Das Tram fährt teils auf einem eigenen Trasse, teils im Mischverkehr mit Velos und Autos auf der gleichen Strasse. Die SBB baut den Bahnhof Ostermundigen derzeit hindernisfrei um, realisiert eine neue Personenunterführung zwischen Poststrasse und Schermenweg und ersetzt die Bahnbrücke über die Unterführung der Bernstrasse.

4.3.3 Tram Kleinwabern

Das Projekt der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern beinhaltet den Neubau des Tramabschnitts vom Zentrum Wabern nach Kleinwabern. Mit der Verlängerung der Tramlinie bis nach Kleinwabern soll ein neuer, leistungsstarker ÖV-Knoten mit Umsteigemöglichkeit zwischen Tram, Bus und S-Bahn entstehen. Die Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund ist über den NAF im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sichergestellt.

4.4 Für die Jahre 2027–2030 beantragte Rahmenkreditsumme

Für die Jahre 2027–2030 sind Verpflichtungen für Investitionsbeiträge in der Höhe von insgesamt CHF 90 Mio. zulasten des Kantons und der bernischen Gemeinden vorgesehen. Unter Berücksichtigung des im FILAG gesetzlich festgelegten Gemeindedrittels wird ein Rahmenkredit von CHF 60 Mio. beantragt. Dies ist wesentlich weniger als in den vorangehenden Rahmenkrediten. Einerseits sind aktuell verschiedene grössere Projekte im Bau oder werden 2026/2027 in Angriff genommen. Für diese Projekte sind die Mittel bereits aus früheren Rahmenkrediten verpflichtet und werden den Grossteil der verfügbaren Budgetmittel der nächsten Jahre beanspruchen. Andererseits sind während der Laufzeit des Rahmenkredits 2027–2030 keine neuen baureifen Grossprojekte absehbar.

Da der Kanton im Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht Bauherr ist, sondern Projekte der Transportunternehmen mitfinanziert, erfolgte die Bedarfsabschätzung in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des vierjährigen Rahmenkredits ist der Planungsstand der anstehenden Projekte sehr unterschiedlich. Entsprechend muss bei der Abschätzung des Verpflichtungsbedarfs teilweise von Erfahrungswerten ausgegangen werden.

In die Berechnung des Verpflichtungsbedarfs für die Jahre 2027–2030 sind folgende Projekte eingeflossen:

4.4.1 Traminfrastruktur Bern

Auf dem Tramnetz Bern sollen zwei grössere Projekte mitfinanziert werden. So stehen die Sanierung bzw. der Ersatz von Gleisen beim Zytglogge und der Neubau der Traminfrastruktur an der Seftigenstrasse an.

4.4.2 Elektrifizierung Busse / Investitionen in Depots und Werkstätten

Im Hinblick auf die vollständige Elektrifizierung der Busflotten und aufgrund von heute bereits knappen Platzverhältnissen sollen bei verschiedenen Transportunternehmen (u.a. Busland AG in Burgdorf und Langnau, Verkehrsbetriebe Biel und STI Bus AG in Thun) zuerst die betrieblichen Voraussetzungen geschaffen werden. Dies bedingt vorgängig grössere Investitionen in Depots und/oder Werkstätten. Sowohl in Biel, wie auch in Thun können die heutigen Depotstandorte nicht mehr zweckmässig erweitert werden. Beide Unternehmen sind deshalb auf einen neuen Standort angewiesen. Die STI Bus AG verfügt mit dem Areal der ehemaligen Cremo bereits über einen neuen Standort. Sowohl bei den Verkehrsbetrieben Biel, wie auch bei der Busland AG sind Standortabklärungen im Gange.

Im Investitionsrahmenkredit 2027–2030 sind Beiträge für die anstehenden Projektierungsarbeiten, aber noch keine Beiträge für die Realisierung vorgesehen.

4.4.3 Sanierungen/Erneuerungen Stand- und Luftseilbahnen des regionalen Personenverkehrs

In der Laufzeit des IRK 2027–2030 steht bei der Standseilbahn Beatenbucht – Beatenberg eine grössere Sanierung an, die von Bund und Kanton mitfinanziert wird.

4.4.4 Weitere ÖV-Projekte

Aus dem Investitionsrahmenkredit 2027–2030 wird der Kanton zudem Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte leisten, die der Bund nicht über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dazu gehören insbesondere Beiträge an Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Projekte, die den Zugang zur Bahn (z.B. für Erschliessungswege und -strassen) verbessern. Auch leistet der Kanton Beiträge an Strasseninfrastrukturen (z.B. Lichtsignalanlagen), die ausschliesslich für den ÖV erstellt werden.

4.5 Bundesbeiträge Agglomerationsprogramme / Eigenbeiträge TU / Drittbeiträge

ÖV-Projekte können - mit Ausnahme der Bahninfrastruktur - über die Agglomerationsprogramme beim Bund zur Mitfinanzierung beantragt werden. Allfällige Bundesbeiträge aus Agglomerationsprogrammen sind von der Rahmenkreditsumme nicht in Abzug gebracht, weil diese Beiträge zum Zeitpunkt der Verpflichtung und der Zusicherung der Investitionsbeiträge gemäss Art. 14 ÖVG in der Regel noch nicht rechtlich verbindlich zugesichert sind.

Zudem werden grundsätzlich bei allen Projekten auch die Möglichkeiten Eigenfinanzierungen der Transportunternehmen, wie auch von weiteren Drittbeiträgen geprüft.

4.6 Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

Gemäss Artikel 9 ÖVG kann der Kanton Bern Investitionsbeiträge an touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen leisten. Touristische Projekte werden aber nicht über die Investitionsrahmenkredite ÖV, sondern als Einzelvorlagen dem entsprechenden finanzkompetenten Organ unterbreitet.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal und Raum

5.1 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.

Bei der Berechnung der Höhe des IRK 2027–2030 wurden folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Der IRK 2027–2030 ist auf die aktuellen Finanzplanzahlen 2027 bis 2029 abgestimmt.
- Die Zahlungen für bereits eingegangene Verpflichtungen aus früheren Rahmenkrediten sowie ausserhalb der Rahmenkredite verpflichtete Objektkredite können sichergestellt werden.
- Noch ausstehenden Verpflichtungen über den laufenden Rahmenkredit 2022–2026 sowie Zahlungen für Objektkredite sind bei der Berechnung berücksichtigt.

Die Mittel für die aus dem Rahmenkredit zu finanzierenden rückzahlbaren und bedingt rückzahlbaren Investitionsbeiträge sind in der gesamtkantonalen Investitionsplanung (GKIP) vorgesehen.

5.2 Finanzierung

Es handelt sich um einen Rahmenkredit gemäss Art. 34 FHG, der mit Ausführungsbeschlüssen und mit den in Ziffer 4 des Beschlusses angegebenen voraussichtlichen Zahlungen abgelöst wird, die im Budget und in der Finanzplanung der Bau- und Verkehrsdirektion eingestellt sind.

5.3 Folgekosten

Grundsätzlich gilt, dass die aktivierbaren Investitionen mit rückzahlbaren oder bedingt rückzahlbaren Darlehen und die nicht aktivierbaren Kosten über à-fonds-perdu Beiträge finanziert werden. Beiträge an Seilbahnprojekte werden gemäss gängiger Praxis als zinslose, rückzahlbare Darlehen gewährt.

Die als rückzahlbare oder bedingt rückzahlbare Darlehen gewährten Investitionsbeiträge führen zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfs bei den Transportunternehmen. Sie können zum Teil nicht über Mehrerträge kompensiert werden und führen zu einem Abgeltungsmehrbedarf. Diese Mehrkosten sind Gegenstand der Verpflichtungskredite des Regierungsrats über den Vollzug des Angebotsbeschluss und die Festlegung der Abgeltungen.

Die vom Kanton Bern bedingt rückzahlbar geleisteten Investitionsbeiträge werden in der Kantonsbuchhaltung aktiviert und über 20 Jahre abgeschrieben. Im aktuellen Finanzplan sind diese Abschreibungen berücksichtigt. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern werden die Abschreibungen auf den kantonalen Darlehen deutlich ansteigen.

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

Der Rahmenkredit ermöglicht eine attraktive und zukunftsorientierte Infrastruktur für einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr zu schaffen und zu erhalten. Dies ist Voraussetzung zur Erreichung der in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022, wie auch der Energiestrategie formulierten Ziele.

7. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Beiträge der bernischen Gemeinden an die Investitionen des öffentlichen Verkehrs sind in Art. 12 ÖVG und Artikel 29 FILAG geregelt. Gestützt auf diese Regelung beträgt der Anteil der bernischen Gemeinden an die Investitionen des öffentlichen Verkehrs CHF 30 Mio. (ein Drittel von CHF 90 Mio.).

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Ein Rahmenkredit ist ein Finanzierungsinstrument und hat daher selbst keine direkten Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

Dank der im Rahmenkredit vorgesehenen Delegation der Ausgabenkompetenz können jedoch Kantonsbeiträge an die notwendigen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr zeitlich flexibler und unkompliziert bewilligt werden. Damit trägt der Rahmenkredit indirekt zum guten Ausbau des öffentlichen Verkehrs bei. Dieser ist von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft und die Gesellschaft und hat eine positive Wirkung auf Klima und Umwelt.

9. Antrag

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

Beilagen

– Beschlussentwurf