



# Investitionsrahmenkredit Strasse 2022 - 2025

GRB 2020.BVD.3200 vom 8. September 2021

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt



## **Impressum**

### **Bearbeitung**

Tiefbauamt des Kantons Bern  
Dienstleistungszentrum, Bereich Planung + Verkehr  
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

### **Vollzug**

Tiefbauamt des Kantons Bern  
Vertreten durch die Oberingenieurkreise I - IV in Thun, Bern, Biel und Burgdorf  
sowie den Service pour le Jura bernois in Sonceboz

Kontakt: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba)

Bild Frontseite: Sanierung Hauptstrasse Lyss, Mühleplatz, Illustration Antonino Bisaccia



# Vortrag

Datum RR-Sitzung: 9. Juni 2021  
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion  
Geschäftsnummer: 2020.BVD.3200  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## Investitionsrahmenkredit Strasse 2022-2025

### Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Zusammenfassung</b> .....	2
2.	<b>Rechtsgrundlagen</b> .....	3
3.	<b>Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten</b> .....	3
3.1	Das Schichtenmodell .....	3
3.2	Das Zusammenspiel von Strassennetzplan und IRK Strasse .....	5
3.3	Investitionsgrundsätze .....	5
3.4	Gesamte Investitionen ins Kantonsstrassennetz.....	7
4.	<b>Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung</b> .....	7
4.1	Umfang des Investitionsrahmenkredits Strasse .....	7
4.2	Gültigkeitsdauer des Investitionsrahmenkredits Strasse .....	8
4.3	Für die Verwendung zuständiges Organ.....	8
4.4	Berichterstattung an die BaK über die Mittelverwendung .....	9
5.	<b>Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum</b> .....	9
5.1	Rahmenkreditsumme .....	9
5.2	Aufteilung nach Schichten und Oberingenieurskreisen .....	9
5.3	Liste der grösseren Investitionsvorhaben .....	9
5.4	Kreditart / Konto / Rechnungsjahr .....	10
5.5	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen .....	10
5.6	Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung .....	10
5.7	Personelle Auswirkungen.....	10
5.8	Folgekosten.....	10
6.	<b>Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen</b> .....	10
7.	<b>Auswirkungen auf die Gemeinden</b> .....	11
8.	<b>Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft</b> .....	11
9.	<b>Antrag</b> .....	11

## 1. Zusammenfassung

Gestützt auf Artikel 52 Absatz 3 Strassengesetz hat der Grosse Rat im September 2013 erstmals einen Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK) erlassen. Der aktuelle, zweite IRK Strasse 2018–2021 läuft Ende Jahr aus und soll durch den vorliegenden Rahmenkredit für die Jahre 2022–2025 abgelöst werden.

Gleichzeitig wird dem Grossen Rat der neue Strassennetzplan 2022–2037 (SNP) zur Kenntnis gebracht.

Der IRK basiert auf dem SNP, der Langfristplanung für die Kantonsstrassen. Dieser berücksichtigt die massgeblichen kantonalen Grundlagen und Planungen wie die Gesamtmobilitätsstrategie, die Wirtschaftsstrategie 2025, den kantonalen Richtplan und die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Der IRK legt den Umfang der mittelfristigen Investitionen in die Kantonsstrassen fest. Als Investitionen im Sinne des Strassengesetzes gelten Projekte, die der Herstellung eines hinreichenden Verkehrssicherheitsniveaus und einer angemessenen Erschliessungsqualität (Ausbau / Neubau) dienen. Über diese Investitionen ins Kantonsstrassennetz entscheidet der Grosse Rat im Grundsatz mit dem IRK.

Demgegenüber bewilligt der Regierungsrat den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt, über den Ausgaben für Reparaturen, Instandsetzungen und auch vollständige Wiederherstellungen ganzer Teile einer Strasse, wie Brücken, Fahrbahndecken und Leiteinrichtungen, finanziert werden.

Investitionen in Kantonsstrassen unterliegen einer strengen Priorisierung und gegenseitigen Abstimmung der Projekte gemäss den Wirkungszielen nach dem Strassengesetz. Die Priorität richtet sich grundsätzlich nach der Dringlichkeit der Massnahme und dem jeweiligen Handlungsspielraum, der im Schichtenmodell zum Ausdruck gebracht wird (vgl. dazu Ziffer 3.1). Innerhalb einer Schicht werden die Projekte namentlich auf Grund des Handlungsbedarfs und der Kostenwirksamkeit priorisiert.

Mit dem IRK 2022–2025 bewilligt der Grosse Rat einen Kostenrahmen von **brutto CHF 280 Mio.** für Investitionen ins Kantonsstrassennetz, die der Kanton während der Laufzeit des Rahmenkredits starten und anschliessend gemäss Projektterminplan realisieren kann. Über die Ablösung der Mittel pro Vorhaben entscheiden der Regierungsrat oder die zuständige Stelle der Bau- und Verkehrsdirektion. Sie berücksichtigen die pauschalen und die projektbezogenen Beiträge von Bund und Dritten. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der jeweiligen Jahresvoranschläge durch den Grossen Rat. Der beantragte IRK 2022–2025 ist etwas tiefer als der zweite IRK Strasse 2018–2021, der Investitionen von CHF 297 Mio. vorsieht. Unter Berücksichtigung des Finanzplans und der personellen Ressourcen können mit den beantragten Mitteln nur die wichtigsten Investitionsprojekte ausgelöst werden. Für Fahrbahnen, Brücken, Stützmauern und weitere Kunstbauten besteht zusätzlich ein hoher Substanzerhaltungsbedarf, der mittels Rahmenkrediten für den baulichen Unterhalt finanziert wird. Schliesslich sind für die Verkehrssanierungen Burgdorf–Oberburg–Hasle und Aarwangen Objektkredite des Grossen Rates vorgesehen, da es sich hier um Neubauten handelt. Diese beiden Projekte können nur mit substanziellen Beiträgen des Bundes und mit Mitteln aus dem kantonalen Investitionsspitzenfonds finanziert werden.

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

## 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)
- 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.
- Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion vom 18. Oktober 1995 (Organisationsverordnung BVD; OrV BVD; BSG 152.221.191), Art. 12
- Direktionsverordnung über die Delegation von Befugnissen der Bau- und Verkehrsdirektion vom 9. Januar 2020 (DeIDV BVD; BSG 152.221.191.1), Art. 7

## 3. Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten

### 3.1 Das Schichtenmodell

Das Schichtenmodell unterteilt alle Strassenprojekte in vier Kategorien:

Schicht 1 umfasst die Projekte im Bau. Für sie besteht kein Handlungsspielraum. Sie sollen gemäss beschlossenerm Terminplan zügig fertig gestellt werden.

Ein bescheidener Handlungsspielraum besteht für die Projekte, die der Substanzerhaltung oder der Lärmsanierung (Schicht 2) dienen: Sie sind inhaltlich weitgehend vorgegeben, können aber in zeitlicher Hinsicht bis zu einem gewissen Grad, unter Gewährleistung der Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit, verschoben werden. Aufgrund des hohen Alters vieler Brücken stehen grosse Instandstellungen an, was den ohnehin geringen Handlungsspielraum noch weiter einschränkt.

Beschränkter Spielraum besteht bei den Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3). Dabei geht es um die dringende Sanierung bekannter Unfallschwerpunkte (häufig bei Strassenkreuzungen), die Entschärfung gefährlicher Strassenabschnitte und die Behebung von Sicherheitsdefiziten bei Strassenquerungen zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs. Mit dem Gesetzespaket "ViaSicura" des Bundes sind die Kantone verpflichtet, der Verkehrssicherheit hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Auch das Behindertengleichstellungsgesetz (hindernisfreie Sanierung von Bushaltestellen mit gesetzlicher Frist) löst Investitionen in der Schicht 3 aus. Die Massnahmen werden nach Möglichkeit in Umgestaltungsprojekten von Ortsdurchfahrten zusammengefasst und gleichzeitig mit Werkleitungssanierungen umgesetzt. Dadurch werden die Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung und das örtliche Gewerbe minimiert.

Die Schicht 4 umfasst Ausbauten der Kapazität durch die Verbreiterung von Strassen oder durch den Neubau von Strassenabschnitten (Umfahrungen). Solche Massnahmen kommen dann in Frage, wenn die hinreichende Verkehrsqualität nicht durch andere Massnahmen, namentlich ein geeignetes Verkehrsmanagement, sichergestellt werden kann. Bei Projekten der Schicht 4 besteht der grösste Handlungsspielraum.

Projekte auf Kantonsstrassen werden grundsätzlich über verschiedene Kreditgefässe finanziert:



Die beschlossenen Ausgaben (in der Grafik gelb eingefärbt) umfassen die Projekte, die derzeit im Bau sind (Schicht 1). Die Summe der beschlossenen Ausgaben beziehungsweise der Kosten von Projekten im Bau ändert sich laufend, in Abhängigkeit von der Bewilligung neuer Ausführungsbeschlüsse, der Baufortschritte und der Abrechnung vollendeter Projekte.

Substanzerhaltungsmassnahmen (Schicht 2, in der Grafik orange eingefärbt) werden über den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt finanziert. Es handelt sich dabei um Ausgaben, die der Regierungsrat für Instandsetzungen oder auch für die vollständige Wiederherstellung ganzer Teile einer Strasse bewilligt. Beispiele hierfür sind die Substanzerhaltung von Brücken, Stützmauern, Fahrbahndecken, Entwässerungsanlagen, Leiteinrichtungen oder Strassenbeleuchtungen (Art. 56 SG). Der Regierungsrat bewilligt in der Regel alle zwei Jahre einen neuen Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt. Der laufende Rahmenkredit 2020–2021 beläuft sich auf rund CHF 133 Mio. Der Umfang der jeweils zulasten dieser Rahmenkredite beschlossenen Ausgaben richtet sich nach dem Zustand der Anlagenteile, nach der Baureife der Projekte, den verfügbaren finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen. Mit den Massnahmen der letzten Jahre konnten die Zustandswerte im Wesentlichen gehalten werden und auf rund 80 % der Kantonsstrassen ist das Zustandsniveau heute mittel bis gut. Zunehmender Handlungsbedarf zeichnet sich aber bei den Kunstbauten (Brücken, Stützmauern, Tunnel) ab, von denen viele mit 40–60 Jahren in ein kritisches Alter kommen. Mit einer Reduktion der Substanzerhaltungsmittel besteht die Gefahr, eine Bugwelle an Instandhaltungen auf spätere Generationen zu überwälzen.

Investitionen werden einzeln mit einem Objektkredit (in der Grafik grün eingefärbt) oder gesamthaft mit einem Rahmenkredit (in der Grafik blau eingefärbt) durch den Grossen Rat bewilligt. Als Investitionen gelten neue Strassen, kantonale Radwege und Strassenbestandteile wie Gehwege, Radstreifen, Fussgängerschutzinseln, etc. Investitionen bedürfen regelmässig einer Baubewilligung in Form eines genehmigten Strassenplans. Es handelt sich um Projekte zur Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3) oder um Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Erschliessungsqualität auf den übrigen Kantonsstrassen (Ausbau und Neubau, Schicht 4).

Einzelvorhaben mit Nettokosten von mehr als CHF 2 Mio., die eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr bewirken oder einen Neubau darstellen, müssen mittels Objektkrediten (in der Grafik grün eingefärbt) des Grossen Rates einzeln bewilligt werden. Darunter fallen einige grosse Vorhaben der Schicht 4.

Die voraussichtlich aus dem Rahmenkredit 2022–2025 zu finanzierenden Projekte mit Bruttokosten von mehr als CHF 500 000 sind in der beiliegenden «Liste der grösseren Investitionen» aufgeführt. Erfahrungsgemäss entstehen während der Laufdauer des Rahmenkredits Terminverschiebungen wegen Einsprachen und Beschwerden und Projektänderungen mit Kostenfolgen. Die Projekte können somit erst abschliessend priorisiert werden, wenn die Strassenpläne vorliegen. Daher ist die Projektliste nicht abschliessend. Sie zeigt den Planungsstand anfangs 2021.

### **3.2 Das Zusammenspiel von Strassennetzplan und IRK Strasse**

Der Strassennetzplan (SNP) wird alle acht Jahre neu erstellt, jeweils mit einem Fokus auf die kommenden 16 Jahre. Den ersten SNP 2014–2029 hat der Regierungsrat im Jahr 2013 erlassen und dem Grossen Rat zur Kenntnis unterbreitet. Der zweite SNP 2022–2037 wird dem Grossen Rat gleichzeitig mit dem vorliegenden IRK Strasse 2022–2025 unterbreitet.

Der Investitionsrahmenkredit Strasse ergänzt den Strassennetzplan, indem er die mittelfristige Finanzierung aller Investitionen auf den Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sicherstellt, soweit die Investitionen nicht über Objektkredite zu bewilligen sind. Massnahmen von mehr als CHF 2 Mio. für den Neubau, Ausbau oder Rückbau von Kantonsstrassen können gemäss Strassengesetz nur über den IRK bewilligt werden, wenn für den Strassenabschnitt im Strassennetzplan eine Massnahme vorgesehen ist.

Das Instrument des Rahmenkredits für kleinere und mittlere Investitionen ins Kantonsstrassennetz hat sich bewährt. Eine Vielzahl von Einzelmassnahmen konnte zeitgerecht realisiert oder in Angriff genommen werden. Das Instrument entlastet den Grossen Rat von politisch unkritischen Strassenbaugeschäften, was sich auch positiv auf den Verwaltungsaufwand auswirkt. Dem Grossen Rat werden nur noch die Kreditanträge zu den grossen und komplexen Strassenbauvorhaben unterbreitet.

Der IRK für die Jahre 2014–2017 belief sich auf rund CHF 267 Mio. Davon wurden rund CHF 146 Mio. verpflichtet. Der IRK Strasse für die Jahre 2018–2021 beläuft sich auf CHF 297 Mio., inklusive Zusatzkredit. Davon wurden bis Mitte März 2021 CHF 211 Mio. verpflichtet.

Beim hier beantragten Rahmenkredit für die Jahre 2022–2025 werden die Erfahrungen mit den ersten beiden IRK Strasse und der Umsetzung der verschiedenen Strassenbauprojekte berücksichtigt.

Es besteht weiterhin ein Bedarfsüberhang für Strassenausbauten und -umgestaltungen. Wegen nicht vorhersehbarer Faktoren wie Verzögerungen im Projektablauf durch Einsprachen und Beschwerden ist nicht auszuschliessen, dass einige Projekte Verzögerungen erfahren oder nicht in allen Teilen umgesetzt werden. An ihrer Stelle werden in solchen Fällen andere Projekte vorgezogen.

### **3.3 Investitionsgrundsätze**

Das bestehende Kantonsstrassennetz verbindet die Gemeinden, Regionen und Agglomerationen untereinander und stellt den Anschluss sowohl ans Nationalstrassennetz als auch an die Gemeindestrassen sicher. Die Kantonsstrassen müssen demnach verschiedensten Ansprüchen genügen und einer Vielzahl von Bedürfnissen entsprechen. Der zur Behebung aller festgestellten Schwachstellen erforderliche Finanzbedarf übersteigt die verfügbaren finanziellen Mittel. Deshalb ist eine strikte Priorisierung notwendig. Dabei kommt das Schichtenmodell gemäss Ziff. 3.3.1 SNP zur Anwendung:

- Fertigstellen von Projekten im Bau (Schicht 1): Bewilligte und im Bau befindliche Projekte sind gemäss den Bauprogrammen zügig abzuschliessen. Eine Beschleunigung des Baufortschritts verursacht ebenso Zusatzkosten wie eine Verzögerung, ein Abbruch oder ein Unterbruch von Projekten.

- Erhalten der Betriebsbereitschaft (Schicht 2): Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft wichtigen Funktionen kann das Kantonsstrassennetz nur in einem betriebsbereiten und betriebssicheren Zustand erfüllen. Alle Bestandteile der Strassen wie Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Lärmschutzwände, Brücken, Stützmauern, Tunnel, Entwässerungsanlagen, Schutzvorrichtungen aber auch ihre Ausrüstung (Absturzsicherungen, Beleuchtung, Signalisation und Markierung etc.) sind einem Alterungsprozess unterworfen und weisen im Verlauf der Zeit zunehmende Schäden auf. Dabei sinkt die Tragsicherheit von Strassenfundationen und Kunstbauten oft so stark, dass das Risiko eines Versagens bzw. eines Einsturzes rasch zunimmt. Um die gesetzlich vorgeschriebene Verkehrssicherheit jederzeit gewährleisten zu können, müssen die Kantonsstrassen und ihre Bestandteile daher zwingend in zeitlichen Abständen, die der Bauweise und dem Alter, dem Verkehrsaufkommen sowie den geologischen und klimatischen Verhältnissen angepasst sind, erneuert oder ersetzt werden. Im Zuge der Substanzerhaltung werden die Strassen soweit möglich und verhältnismässig auch den neuen Normen und gesetzlichen Vorschriften entsprechend ausgestaltet.
- Erfolgt die Substanzerhaltung nicht zeitgerecht, ist neben Sicherheitseinbussen mit insgesamt wesentlich höheren Kosten zur späteren Instandstellung zu rechnen.
- Bleibt die Substanzerhaltung ganz aus, werden aus Sicherheitsgründen Verkehrsanordnungen wie Gewichtsbeschränkungen, Strassensperrungen o. ä. unumgänglich. Zudem kann der Kanton als Werkigentümer haftbar gemacht werden.
- Behebung von Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsdefiziten (Schicht 3): Die im Verkehrsalltag beobachteten Verkehrsabläufe und die Unfalldatenbank zeigen vielerorts einen Handlungsbedarf auf. In jedem Einzelfall wird der Handlungsbedarf mit einer standardisierten Schwachstellenanalyse verifiziert. Es geht dabei häufig um die Eliminierung von Gefahrenstellen infolge der Verkehrszunahme, die Verkehrsberuhigung, die Neugestaltung von Knoten oder die Umgestaltung des Strassenraums, um die Verträglichkeit mit geänderten Nutzungen im Siedlungsgebiet (Zentrumsnutzungen) zu erhöhen und den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden.
- Ausbau und Umgestaltung (Schicht 4): Primär gilt der Grundsatz der kantonalen Mobilitätsstrategie, wonach bei Kapazitätsengpässen auf bestehenden Strassen zuerst mit organisatorischen Massnahmen (verkehrsmengenabhängige Dosierungen, Leitsysteme u. ä.) interveniert werden soll. Trotzdem ist in Einzelfällen ein Aus- oder Neubau von Strassen unumgänglich. Aus- und Neubauten erfordern vergleichsweise hohe Investitionsausgaben, obwohl sie häufig nur zu den Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitzenstunden in den Agglomerationen, Spitzenwochenenden bei Tourismusdestinationen) einen Nutzen erzeugen.

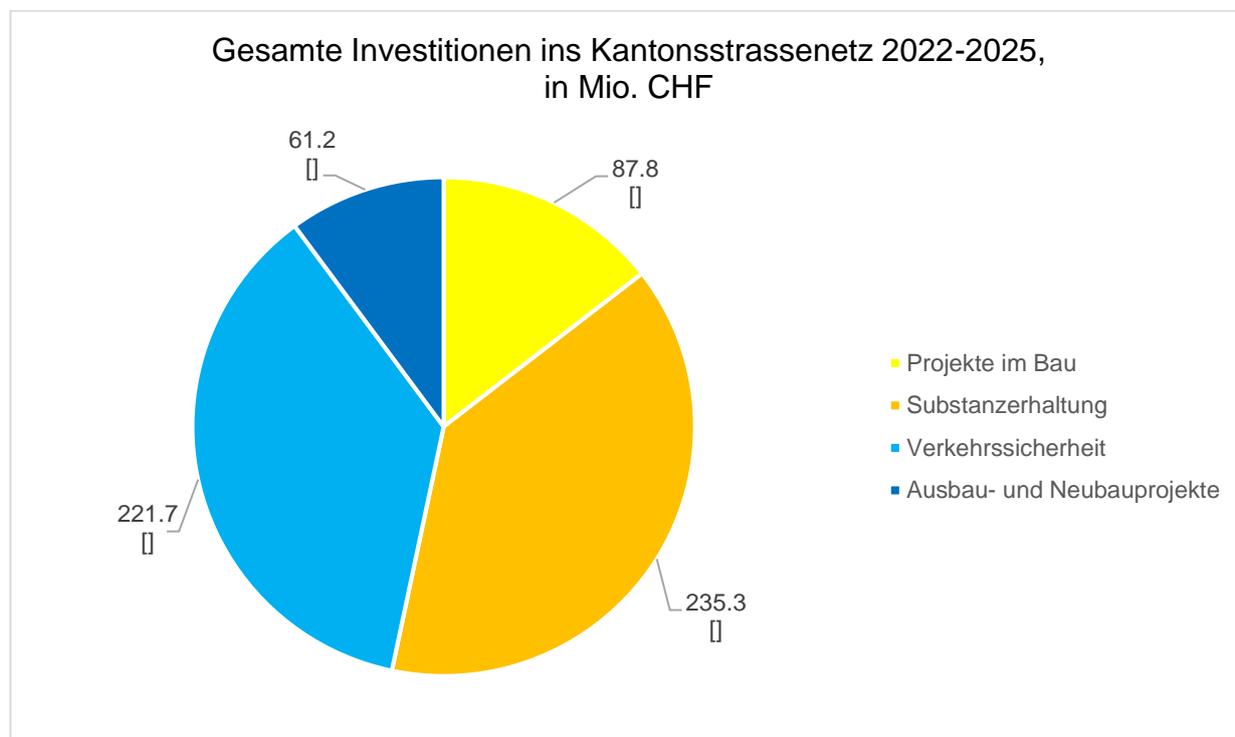
Innerhalb einer Schicht werden die Prioritäten namentlich auf Grund des Handlungsbedarfs und der Kostenwirksamkeit festgelegt. Sie basieren bei der Substanzerhaltung auf der Zustandsbewertung der Strassen und Kunstbauten, bei den übrigen Schichten auf den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sowie auf den Schwachstellenanalysen und den Korridorstudien über einzelne Strassenzüge.

Der IRK Strasse umfasst vor allem Massnahmen der Schicht 3, in geringem Umfang auch der Schicht 4. Die Bestimmung der jeweils angemessenen Massnahmen folgt strikte dem Standardprozess für Kantonsstrassen. Dabei gilt, dass in vergleichbaren Situationen gleichwertige Lösungen realisiert werden und dass bei jedem Projekt möglichst viele Defizite mit einem möglichst geringen Kostenaufwand behoben werden müssen. Die verfügbaren finanziellen Mittel werden so gezielt dort eingesetzt, wo sie im Verhältnis zu den Kosten den grössten Nutzen bringen (Gebot des wirtschaftlichen und haushälterischen Mitteleinsatzes).

### 3.4 Gesamte Investitionen ins Kantonsstrassennetz

Für die Jahre 2022–2025 sind insgesamt Investitionen von rund CHF 600 Mio. ins Kantonsstrassennetz vorgesehen. Die Sachplanung liegt damit über der Summe der aktuellen Finanzplanung. Der Sachplanungsüberhang ist zweckmässig und trägt dem Umstand Rechnung, dass sich Strassenbauprojekte im Laufe ihrer Entwicklung sowohl bezüglich Mengengerüst als auch Realisierungszeitpunkt (z.B. Verzögerungen durch Einsprachen und allenfalls Beschwerden) massgeblich verändern können. Er hat sich in den letzten Jahren bewährt und erlaubt, die im Voranschlag eingestellten Investitionsmittel flexibler für die Kantonsstrassen zu nutzen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die geplanten Investitionen ins Kantonsstrassennetz in den Jahren 2022–2025, aufgeteilt nach Schichten.



Die Gesamtsumme von rund CHF 600 Mio. für die geplanten Investitionen ins Kantonsstrassennetz in den Jahren 2022–2025 ist nahezu identisch mit derjenigen für die Periode 2018–2021.

## 4. Geltungsbereich, Ablösung und Berichterstattung

### 4.1 Umfang des Investitionsrahmenkredits Strasse

Aus dem IRK Strasse werden Mittel bewilligt für:

- a. Projekte mit Nettokosten über CHF 2 Mio., 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. Projekte mit Nettokosten bis CHF 2 Mio.

## 4.2 Gültigkeitsdauer des Investitionsrahmenkredits Strasse

Die Mittel für ein Strassenbauprojekt werden in der Regel mit zwei Ausführungsbeschlüssen bewilligt. Zuerst werden die Ausgaben für die Projektierung bewilligt und erst bei Vorliegen des genehmigten Strassenbauplans die Ausgaben für die Ausführung (Bauarbeiten). Dazwischen vergehen je nach Grösse und Komplexität des Projekts mehrere Jahre, sodass die Geltungsdauer eines vierjährigen Rahmenkredits zwischenzeitlich häufig abläuft.

	IRK 18 - 21	IRK Strasse 2022 - 2025				IRK 26 - 29			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Projekt 1		Ausführung							
Projekt 2	* Projektierung	Ausführung							
Projekt 3		* Projektierung	Ausführung						
Projekt 4		* Projektierung	Ausführung						
Projekt 5					* Projektierung	Ausführung			

\* Erster Ausführungsbeschluss

Damit ein Strassenbauprojekt vollständig aus einem Rahmenkredit finanziert werden kann, soll für den IRK Strasse 2022–2025 gelten, dass Projekte, für die vor Ablauf der vierjährigen Gültigkeitsdauer (am 31. Dezember 2025) erstmals Mittel aus dem Rahmenkredit abgelöst wurden, bis zu ihrer Fertigstellung ohne Verlängerung des Rahmenkredites aus dem IRK Strasse 2022–2025 finanziert werden können.

Für die zeitliche Abgrenzung zwischen zwei Rahmenkrediten ist somit der Zeitpunkt des ersten Ausführungsbeschlusses massgebend.

## 4.3 Für die Verwendung zuständiges Organ

Gemäss Artikel 54 des Strassengesetzes ist der Regierungsrat für die Verwendung des Investitionsrahmenkredits Strasse zuständig. Er bewilligt die Ablösung des Rahmenkredits mit Ausführungsbeschlüssen gemäss den genehmigten Voranschlägen. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 152 und 153 FLV sowie Art. 7 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion sowie das Tiefbauamt Ausführungsbeschlüsse bewilligen.

Entsprechend der bisherigen Regelung soll die BVD zudem auch in Zukunft ermächtigt werden, für die mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse zu finanzierenden Vorhaben die Projektierungskosten bis zu CHF 1 Mio. (inkl. Strassenplanverfahren und vorsorglichem Landerwerb) zu bewilligen. Für Projektierungen mit Kosten von über CHF 1 Mio. unterbreitet die BVD dem Regierungsrat entsprechende Kreditanträge.

Diese Regelung hat sich in den vergangenen Jahren sehr gut bewährt. Sie verkürzt und vereinfacht die Abläufe in der Verwaltung und ist aus verwaltungswirtschaftlichen Gründen beizubehalten.

#### 4.4 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.

### 5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

#### 5.1 Rahmenkreditsumme

Der IRK Strasse 2022–2025 umfasst eine Verpflichtungssumme von brutto CHF 280 Mio., die in den vier Jahren ab 2022 für neue Ausgaben für die Kantonsstrassen bewilligt werden kann. Davon werden die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprojekte sowie allfällige Gemeindebeiträge und Beiträge Dritter abzuziehen sein. Weil die Beiträge allerdings noch nicht mit Sicherheit feststehen, ist ein Bruttobetrag zu bewilligen.

<b>Verpflichtungssumme brutto</b>	<b>CHF</b>	<b>280 000 000</b>
Voraussichtliche Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen	CHF	18 000 000
Weitere voraussichtliche Beiträge von Bund, Gemeinden und Dritten	CHF	2 000 000
Voraussichtliche <b>Nettoinvestitionen</b>	CHF	260 000 000

#### 5.2 Aufteilung nach Schichten und Oberingenieurkreisen

Die mit dem IRK Strasse beantragten Mittel sollen wie folgt eingesetzt werden (in CHF):

	OIK I	OIK II	OIK III	OIK IV	Total TBA
Schicht 3: Verkehrssicherheit	65 252 000	100 090 000	35 273 000	61 775 000	261 390 000
Schicht 4: Aus- und Neubau	1 190 000	12 700 000	220 000	4 500 000	18 610 000
Total	66 442 000	112 790 000	35 493 000	66 275 000	280 000 000

#### 5.3 Liste der grösseren Investitionsvorhaben

In der Beilage sind die grösseren Investitionen in die Kantonsstrassen während der Jahre 2022–2025 aufgelistet (Stand März 2021). Die Liste ist weder abschliessend noch verbindlich. Es ist möglich, dass vereinzelt anstelle aufgelisteter Vorhaben noch nicht aufgeführte Massnahmen über den vorliegenden IRK finanziert werden. Kleinere Projekte mit voraussichtlichen Kosten von weniger als CHF 500 000 und Grossprojekte, die der Grosse Rat mit Objektkrediten einzeln bewilligt, sind nicht aufgeführt. Von den 127 aufgeführten Projekten weisen 71 eine Bruttoinvestition von mehr als CHF 2 Mio. auf.

## 5.4 Kreditart / Konto / Rechnungsjahr

Produktgruppe: Infrastrukturen Nr. 09.09.9100

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Rahmenkredits gemäss Art. 53 FLG. Zahlungen werden gestützt auf Ausführungsbeschlüsse gemäss Ziffer 5 des Beschlusses geleistet. Die voraussichtlichen Zahlungen und die Einnahmen aus Beiträgen von Bund und Gemeinden sind in der Finanzplanung in folgenden Konten eingestellt:

1579 501000	Bau von Kantonsstrassen
1579 611000	Rückerstattung von Gemeinden für Strassenbau
1579 630000	Investitionsbeiträge des Bundes für Strassenbau

## 5.5 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Diese Angaben können erst in den Ausführungsbeschlüssen für die konkreten Projekte gemacht werden.

## 5.6 Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung

Sämtliche im IRK enthaltenen Projekte sind mit der gesamtkantonalen Investitionsplanung abgestimmt. Es wird demnach nicht zugunsten der Strassenprojekte auf andere, in der Planung eingestellte Projekte, verzichtet werden müssen. Die gesamtkantonale Investitionsplanung wird dem Grossen Rat jeweils in der Novembersession, im Rahmen der Debatte zum Voranschlag sowie zur Aufgaben- und Finanzplanung, unterbreitet.

## 5.7 Personelle Auswirkungen

Das vorliegend ausgewiesene Investitionsvolumen und die sich im Bau befindlichen Projekte sowie die Einzelbauvorhaben stellen das Tiefbauamt vor grosse personelle Herausforderungen. Es ist geplant, den IRK Strasse 2022–2025 mit dem bestehenden Stellenetat des Tiefbauamts zu bewältigen.

## 5.8 Folgekosten

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagen, die mit dem vorliegenden Investitionsrahmenkredit realisiert werden, liegt in der Grössenordnung der neuen Verpflichtungen. Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von rund 50 Jahren resultieren aus dem Investitionsrahmenkredit Strasse Folgekosten in der Grössenordnung von rund CHF 5 Mio. pro Jahr. Diese entstehen grösstenteils im baulichen Unterhalt. Weil Netzerweiterungen nicht Bestandteil des IRK Strasse sind, ergeben sich keine spürbaren Folgekosten im betrieblichen Unterhalt.

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

Der IRK Strasse 2022–2025 unterstützt mit den vorgesehenen Investitionen die Ziele 1 und 4 der Richtlinien der Regierungspolitik 2020 und trägt so zur Vision 2030 des Regierungsrates bei. Die vorgesehenen Massnahmen sind eine Voraussetzung für ein langfristig attraktives Strassennetz, das den Anforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft genügt.

## **7. 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. Die Werkeigentümer tragen die jeweiligen Projektkosten oder agieren als Bauherren.

## **8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Mit dem Investitionsrahmenkredit wird ein Bruttoinvestitionsvolumen von rund CHF 280 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. Ohne gut funktionierende Kantonsstrassen, die das Rückgrat für die kantonale und regionale Erschliessung bilden, sind die heute üblichen Gesellschafts- und Wirtschaftsformen nicht denkbar. Die Investitionen ins Kantonsstrassennetz unterstützen zudem die Ziele der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. Mit dem Strassenverkehr verbunden sind jedoch auch Lärm und Beeinträchtigung der Luftqualität. Deshalb ergeben sich auch negative Effekte auf Umwelt, Klima und Bevölkerung.

## **9. Antrag**

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

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- Liste der grösseren Investitionen



# Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.:  
Datum RR-Sitzung: 9. Juni 2021  
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion  
Geschäftsnummer: 2020.BVD.3200  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## Investitionsrahmenkredit Strasse 2022-2025

### 1. Gegenstand

Gemäss Art. 52 des Strassengesetzes (SG) werden Investitionen in Kantonsstrassen (inkl. kantonale Radwege) mit einem Rahmenkredit oder mit Objektkrediten bewilligt. Der vorliegende Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse 2022–2025 beziffert den Gesamtbetrag (brutto), den der Regierungsrat oder die zuständige Stelle der Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) für Investitionen in die Kantonsstrassen und die kantonalen Radwege verpflichten dürfen. Der Rahmenkredit stützt sich auf den Strassennetzplan (SNP) ab.

Die Vorhaben, die gemäss Art. 55 SG einzeln mittels Objektkrediten durch den Grossen Rat zu bewilligen sind, sind im IRK Strasse nicht enthalten.

### 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)
- 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), Art. 136 ff.
- Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion vom 18. Oktober 1995 (Organisationsverordnung BVD; OrV BVD; BSG 152.221.191), Art. 12
- Direktionsverordnung über die Delegation von Befugnissen der Bau- und Verkehrsdirektion vom 9. Januar 2020 (DeIDV BVD; BSG 152.221.191.1), Art. 7

### 3. Massgebende Kreditsumme, Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe

**Zu bewilligender Rahmenkredit brutto**

**CHF 280 000 000**

Es handelt sich um einmalige neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

#### 4. Produktgruppe / Kreditart / Konto / Rechnungsjahr

Produktgruppe: Infrastrukturen Nr. 09.09.9100

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Rahmenkredits gemäss Art. 53 FLG.

Zahlungen werden gestützt auf Ausführungsbeschlüssen gemäss Ziffer 5 des Beschlusses geleistet, die in der Finanzplanung 2022–2025 und den Folgejahren wie folgt eingestellt sind:

Konto	Jahr		Betrag
1579 50100 Bau von Kantonsstrassen	2022	CHF	17 631 000
	2023	CHF	31 971 000
	2024	CHF	47 132 000
	2025	CHF	43 416 000
	2026	CHF	37 243 000
	2027	CHF	31 672 000
	2028	CHF	27 523 000
	2029	CHF	16 113 000
	2030	CHF	13 236 000
	2031	CHF	8 633 000
	2032	CHF	5 430 000
	<b>Total</b>		<b>CHF</b>

Beiträge Dritter werden über folgende Konten vereinnahmt:

Art	Konto	Bezeichnung
Gemeindebeiträge	1579 611000	Rückerstattung von Gemeinden für Strassenbau
Bundesbeiträge	1579 630000	Investitionsbeiträge des Bundes für Strassenbau

#### 5. Für die Verwendung zuständiges Organ

Der Rahmenkredit wird mit Ausführungsbeschlüssen abgelöst.

Der Regierungsrat ist für die Verwendung des IRK Strasse zuständig. Er bewilligt die Ablösung des Rahmenkredits jeweils gemäss dem genehmigten Voranschlag. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 152 und 153 FLV sowie Art. 7 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion sowie das Tiefbauamt Ausführungsbeschlüsse fällen.

Die Bau- und Verkehrsdirektion wird ermächtigt, für die im IRK enthaltenen Vorhaben Projektierungskosten bis zu CHF 1 Mio. zu bewilligen (inkl. Strassenplanverfahren und vorsorglichen Landerwerb).

Über Projektierungskredite von über CHF 1 Mio. entscheidet der Regierungsrat.

Der Regierungsrat entscheidet über eine allfällige Verlängerung der Laufzeit des Rahmenkredits.

## 6. Gültigkeitsdauer des Rahmenkredits

Die Mittel aus dem Rahmenkredit können grundsätzlich zwischen dem 1. Januar 2022 und dem 31. Dezember 2025 abgelöst werden. Strassenbauprojekte, für die bis Ende 2025 erstmals Mittel abgelöst werden, können für die weitere Ausführung auch nach dem Ablauf der ordentlichen Gültigkeitsdauer aus dem IRK 2022–2025 verpflichtet werden.

**Im Namen des Regierungsrates**



Christoph Auer  
Staatsschreiber

Verteiler  
– Grosser Rat

## Liste der grösseren Investitionen

Die Liste zeigt die Strassenbauprojekte mit Nettoausgaben von mehr als CHF 500 000 auf, die nicht mittels Objektkrediten gemäss Art. 55 SG separat zu bewilligen sind.

Wenn Einsprachen, Beschwerden oder andere Gründe den Projektlauf verzögern, können aktuell erst in nachgelagerter Priorität vorgesehene Projekte zeitlich vorgezogen und bei Baureife realisiert werden. Die Projektliste ist deshalb nicht abschliessend.

### Abkürzungen und Erläuterungen zur Tabelle

K	Kantonsstrassenzug
OIK	Oberingenieurkreis
Nr.	Projektnummer
Sch	Schicht gemäss Schichtenmodell
E	unterstützende Wirkung auf eine ESP-Planung
R	Übereinstimmung mit einer Massnahme in einem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK
CHF	Grössenordnung der voraussichtlichen Gesamtkosten

K	OIK	Gemeinde(n)	Projekt	Nr.	Sch	E / R	CHF
6	I	Interlaken	Neubau Kreisel Waldrandkreuzung	210.20078	3		> 0.5 Mio.
6	I	Steffisburg	Sanierung Stucki-Kreisel	210.20113	3	x	> 2 Mio.
6	I	Steffisburg, Thun	Sanierung Kyburg-Kreisel	210.20114	3	x	> 2 Mio.
6	I	Thun	Sanierung Einmündung Klosestrasse	210.20147	3		> 0.5 Mio.
6	I	Spiez	Umgestaltung Oberlandstrasse	210.10213	3	x	> 2 Mio.
6	I	Schattenhalb	Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen	210.20304	3	x	> 2 Mio.
11	I	Erlenbach im S.	Sanierung Ortsdurchfahrt Latterbach	210.10500	3	x	> 2 Mio.
11	I	Därstetten	Sanierung Ortsdurchfahrt Richenbach	210.10502	3	x	> 2 Mio.
11	I	Därstetten	Aufhebung Niveauübergang	210.10517	4	x	> 0.5 Mio.
11	I	Erlenbach im S.	Verbreiterung Simmentalstrasse Stalden	210.20053	3		> 2 Mio.
11	I	Innertkirchen	Erneuerung Ortsdurchfahrt Gadmen - Obermad	210.20136	3	x	> 2 Mio.
221	I	Wilderswil	Korrektion Strasse Chrummeney - Zweiütschinen	210.10149	3	x	> 2 Mio.
221	I	Hilterfingen	Sanierung Chartreuse-Kreuzung	210.10335	3		> 0.5 Mio.
221	I	Uetendorf	Neubau Radstreifen Seftigen - Uetendorf	210.10525	3	x	> 2 Mio.
221	I	Matten bei Interlaken	Sanierung Ortsdurchfahrt	210.20120	3	x	> 2 Mio.
221	I	Gündlischwand	Verbreiterung Strasse BUE BOB - Lindimatta	210.20158	3		> 2 Mio.
221	I	Grindelwald	Aufhebung Niveauübergang Burglauenen	210.20182	4	x	> 0.5 Mio.
221.1	I	Heimberg, Uetendorf	Neubau Radstreifen Aarebrücke	210.20294	3	x	> 2 Mio.
221.1	I	Uetendorf	Sanierung Ortsdurchfahrt	210.20306	3	x	> 2 Mio.
222	I	Lauterbrunnen	Sanierung Bahnhofplatz Lauterbrunnen	210.20189	3	x	> 2 Mio.
223.1	I	Adelboden	Korrektion Bushaltestelle Mineralquelle	210.20080	3		> 0.5 Mio.
1109	I	Beatenberg	Ersatz Brücke über Sundgraben (Sagigraben)	210.20142	3		> 10 Mio.
1111	I	Hasliberg	Ausbau Wysstanne - Twing	210.10350	3	x	> 2 Mio.
1111	I	Hasliberg	Ersatz Alpbachbrücke (Objekt 10409)	210.20301	3		> 10 Mio.
1113	I	Spiez	Korrektion Strasse Seeholzwald	210.20109	3		> 2 Mio.
1135	I	Thierachern, Uebeschi	Sanierung Strasse Thierachern - Uebeschi	210.20259	3		> 0.5 Mio.
div.	I	Thun	Verkehrsmanagement Region Thun	250.xxxxx	3	x	> 2 Mio.
1	II	Bern	Erschliessung ESP Ausserholligen	220.10383	4	x	> 2 Mio.
6	II	Allmendingen	Fussgängerquerung und Strassenanschluss	220.07106	3		> 0.5 Mio.
6	II	Wichtrach	Einzelmassnahmen Ortsdurchfahrt	220.10441	3		> 0.5 Mio.
6	II	Kiesen, Oppligen	Kapazitätssteigerung Kreisel Emmentalstrasse	220.10471	4	x	> 0.5 Mio.
10	II	Ferenbalm	Umgestaltung Knoten Dorfstrasse Ferenbalm	220.10449	3		> 0.5 Mio.
10	II	Bowil	Pförtner und Gehweg Bowil	220.10459	3	x	> 0.5 Mio.
10	II	Grosshöchstetten	Neubau Pförtner Dorfstrasse, Hofmatt	220.10466	3	x	> 0.5 Mio.
10	II	Muri bei Bern	Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	220.10496	4	x	> 2 Mio.
10	II	Zäziwil	Fussgängerübergang Schorachgässli	220.20116	3		> 0.5 Mio.
12	II	Köniz	Sanierung Freiburgstrasse Niederwangen	220.20097	3	x	> 2 Mio.
12	II	Köniz	Sanierung Freiburgstrasse Hohliebi	220.20098	3		> 2 Mio.

Beilage zum IRK Strasse 2022 - 2025 – Liste der grösseren Investitionen

K	OIK	Gemeinde(n)	Projekt	Nr.	Sch	E / R	CHF
12	II	Köniz	Sanierung Freiburgstrasse Thörishaus Ost	220.20099	3	x	> 2 Mio.
12	II	Köniz	Sanierung Freiburgstrasse Thörishaus Dorf	220.20100	3	x	> 2 Mio.
183	II	Riggisberg	Dorfeingang West mit Gehweg Murimoos - Dorf	220.10283	3		> 0.5 Mio.
183	II	Schwarzenburg	Neubau Gehweg Thunstrasse	220.10463	3		> 0.5 Mio.
221	II	Seftigen	Sanierung Ortsdurchfahrt	220.10225	3		> 2 Mio.
221	II	Thurnen	Verkehrssicherheit Mühlethurnen	220.10438	3	x	> 0.5 Mio.
221	II	Toffen	Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt	220.10440	3		> 0.5 Mio.
221	II	Kehrsatz	Umgestaltung Umfahrung	220.10482	3	x	> 2 Mio.
221	II	Bern	Sanierung Seftigenstrasse Bern/Köniz	220.20090	3	x	> 10 Mio.
221	II	Köniz	Sanierung Seftigenstrasse, Kleinwabern	220.20224	3	x	> 0.5 Mio.
221.2	II	Rubigen	Verkehrssicherheit Rubigen - Beitenwil	220.10455	3	x	> 2 Mio.
221.2	II	Rubigen	Korrektion Belpstrasse	220.10461	3	x	> 10 Mio.
228	II	Zäziwil	Sanierung Thunstrasse	220.10443	3		> 0.5 Mio.
228	II	Konolfingen, Münsingen	Verkehrssicherheit Tägertschi - Konolfingen	220.10480	3	x	> 2 Mio.
228	II	Konolfingen, Mirchel	Sanierung Entwässerung Konolfingen - Mirchel	220.10507	3		> 2 Mio.
229	II	Konolfingen	Umgestaltung Kreuzplatz	220.10430	3	x	> 2 Mio.
229	II	Konolfingen	Sanierung Thunstrasse	220.10432	3		> 0.5 Mio.
229	II	Konolfingen	Knoten Stalden	220.10433	3		> 0.5 Mio.
229	II	Oberdiessbach	Sanierung Ortsdurchfahrt	220.10439	3	x	> 2 Mio.
229	II	Konolfingen	Sanierung Burgdorfstrasse	220.10451	3		> 2 Mio.
230	II	Wattenwil	Fussgänger/Veloweg Mettlen - Blumenstein	220.03086	3		> 0.5 Mio.
232	II	Schwarzenburg	Radstreifen Häusere - Hoehle	220.10457	3		> 0.5 Mio.
232	II	Köniz	Sanierung Könizstrasse	220.20102	3	x	> 2 Mio.
233	II	Neuenegg	Sanierung Laupenstrasse, Senseried - Louelem	220.10326	3		> 0.5 Mio.
234	II	Bern, Ostermundigen	Neubau Überführung Bolligenstrasse Nord	220.02030	3		> 2 Mio.
234	II	Stettlen	Sanierung Ortsdurchfahrt Stettlen	220.10435	3	x	> 2 Mio.
234	II	Stettlen	Velomassnahmen Flurweg - Strassacker	220.10481	3	x	> 0.5 Mio.
234	II	Bern	Korrektion Bolligenstrasse Süd, Bern	220.10524	3		> 0.5 Mio.
234	II	Stettlen, Vechigen	Velovorrangroute Worblental	220.20215	3	x	> 2 Mio.
235	II	Wohlen bei Bern	Velomassnahmen Wohlen - Illiswil	220.10467	3	x	> 0.5 Mio.
235.5	II	Wohlen bei Bern	Fuss- und Radweg Riedhus - Uettligen	220.10470	3		> 0.5 Mio.
235.6	II	Wohlen bei Bern	Velosicherheit Uettligenfeld	220.10469	3	x	> 0.5 Mio.
1201	II	Ferenbalm, Laupen	Velo- und Fussgängersicherheit Gümnenen-Laupen	220.10448	3	x	> 2 Mio.
1201	II	Laupen	Verbreiterung Murtenstrasse	220.10452	3		> 0.5 Mio.
1203	II	Guggisberg	Ausweichstellen Guggersbach	220.10412	3		> 0.5 Mio.
1221	II	Kehrsatz	Umgestaltung Bern- / Belpstrasse	220.10477	3	x	> 0.5 Mio.
1221	II	Kehrsatz	Verlegung Zimmerwaldstrasse	220.20234	4	x	> 10 Mio.
1225	II	Uttigen	Umgestaltung Ortsdurchfahrt	220.10489	3		> 0.5 Mio.
1258	II	Kriechenwil, Laupen	Neubau Fussweg Saanebrücke - Kriechenwil	220.10472	3		> 0.5 Mio.
div.	II	Bern	Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd	250.10216	4	x	> 2 Mio.
5	III	Ligerz	Radweg La Neuveville - Twann (Umnutzung Bahntrasse Ligerz)	230.xxxxx	4	x	> 2 Mio.
6	III	Biel/Bienne	Gehweg Reuchenettestrasse	230.03035	3		> 10 Mio.
6	III	Biel/Bienne	Verkehrlich flankierende Massnahmen Reuchenettestrasse	230.20168	3		> 2 Mio.
6	III	Biel/Bienne	Veloquerung Bernstrasse	230.20440	3	x	> 0.5 Mio.
6	III	Schüpfen	Radweg Schüpfen - Kosthofen	230.20442	3	x	> 2 Mio.
12	III	Bätterkinder	Velosicherheit Bätterkinder - Lohn	230.20443	3	x	> 0.5 Mio.
22	III	Büren a. A., Dotzigen	Büren - Dotzigen, Velomassnahmen (RGSK LV-Ü.8.33)	230.10868	3	x	> 0.5 Mio.
22	III	Aarberg	Sanierung Lysstrasse	230.10869	3	x	> 2 Mio.
22	III	Aarberg	Sanierung "Post-Areal"	230.20222	3	x	> 0.5 Mio.
22	III	Bütigen	Velosicherheit Bütigen	230.20424	3	x	> 0.5 Mio.

Beilage zum IRK Strasse 2022 - 2025 – Liste der grösseren Investitionen

K	OIK	Gemeinde(n)	Projekt	Nr.	Sch	E / R	CHF
235	III	Bellmund, Hermrigen, Märzligen	Radverbindung Hermrigen - Bellmund (RGSK B11.02)	230.10645	3	x	> 2 Mio.
235	III	Port	Sanierung Huebstrasse	230.20252	3		> 0.5 Mio.
235.1	III	Biel/Bienne	Sanierung Kreisel Orpundplatz	230.20251	3	x	> 0.5 Mio.
235.3	III	Studen (BE)	Sanierung Fussgängerstreifen/Bushaltestelle Bütigenstr.	230.20234	3		> 0.5 Mio.
237.1	III	Sutz-Lattrigen	Sutz / Lattrigen Massnahmen (RGSK LV-Ü1.1+3)	230.10691	3	x	> 2 Mio.
237.1	III	Nidau	Sanierung Kreisel Ipsachstrasse	230.20133	3		> 2 Mio.
237.1	III	Mörigen	Velosicherheit Mörigen - Gerolfingen	230.20436	3	x	> 2 Mio.
237.1	III	Sutz-Lattrigen	Umgestaltung Ortseingang	230.20437	3	x	> 0.5 Mio.
237.1	III	Sutz-Lattrigen	Velosicherheit Ipsach-Sutz (ausserorts)	230.20439	3	x	> 2 Mio.
248.4	III	Petit-Val	Correction Châtelat - Le Pichoux	230.07613	3		> 0.5 Mio.
252	III	Rapperswil, Wengi	Velosicherheit Wengi - Rapperswil	230.20215	3	x	> 0.5 Mio.
1310	III	Diessbach bei Büren	Pförtner Ost	230.10802	3		> 0.5 Mio.
1341	III	Jegenstorf	Münchringen - Jegenstorf Massnahme Langsamverkehr	230.10649	3		> 0.5 Mio.
div.	III	Biel/Bienne	Verkehrlich flankierende M Solothurnstrasse West (BN3 und 4)	230.20167	3		> 2 Mio.
div.	III	Mehrere	Verkehrsmanagement Westachse	250.xxxxx	4	x	> 2 Mio.
div.	III	Mehrere	Verkehrsmanagement Nidau - Ipsach - Port	250.xxxxx	4	x	> 2 Mio.
1	IV	Hindelbank	Sanierung Dorfstrasse	240.20107	3	x	> 2 Mio.
1	IV	Roggwil	Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberge	240.20109	3	x	> 2 Mio.
1	IV	Langenthal	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard - Bahnübergang asm	240.20115	3	x	> 0.5 Mio.
1	IV	Hindelbank	Sanierung Kirchbergstrasse	240.20127	3	x	> 2 Mio.
1	IV	H'buchsee	Neubau Radstreifen Oberönz	240.20144	3	x	> 0.5 Mio.
10	IV	Trub, Trubschachen	Neubau Radverbindung Steinbach - Kröschenbrunnen	240.20123	3	x	> 2 Mio.
10	IV	Langnau i. E.	Sanierung Gerbeplatz - Bärau	240.20131	3	x	> 2 Mio.
10	IV	Langnau i. E.	Sanierung Ortsdurchfahrt Bärau	240.20219	3		> 0.5 Mio.
23	IV	Lützelflüh	Sanierung Ortsdurchfahrt Grünenmatt	240.20046	3		> 0.5 Mio.
23	IV	Burgdorf	Verkehrssicherheit Kirchbergstrasse - Bahnhof	240.20092	3	x	> 2 Mio.
23	IV	Burgdorf	Verkehrssanierung Schloss - Spital	240.20093	3	x	> 2 Mio.
23	IV	Huttwil	Sanierung Bernstrasse	240.20121	3	x	> 2 Mio.
229.4	IV	Schangnau	Neubau Gehweg Räbenbrücke - Schangnau	240.20041	3		> 2 Mio.
229.4	IV	Schangnau	Neubau Gehweg Schangnau - Wald	240.20042	3		> 0.5 Mio.
240	IV	Bettenhausen, Thörigen	Sanierung Ortsdurchfahrten	240.20033	3	x	> 0.5 Mio.
240	IV	Bleienbach, Thörigen	Verbreiterung Thörigen - Bleienbach	240.20039	3		> 2 Mio.
240	IV	Burgdorf, Wynigen	Veloverbindung Bickigen - Grafenscheuren	240.20259	3	x	> 2 Mio.
244	IV	Niederbipp	Sanierung Aarwangenstrasse, Holzhäusern	240.20074	3	x	> 2 Mio.
244	IV	Langenthal	Sanierung Ringstrasse	240.20116	3	x	> 2 Mio.
244	IV	Huttwil	Sanierung Langenthalstrasse	240.20120	3	x	> 2 Mio.
245	IV	Burgdorf, Oberburg	Sanierung Knoten Pleer	240.20096	3	x	> 2 Mio.
245	IV	Oberburg	Sanierung Durchfahrt Rohrmoos	240.20098	3	x	> 2 Mio.
1238	IV	Rüderswil	Sanierung Ortsdurchfahrt Schwanden	240.20133	3		> 0.5 Mio.
1421	IV	Lützelflüh	Umbau Knoten Waldhaus	240.20132	3		> 0.5 Mio.