2026.TVS.0146

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Strasseninfrastruktur Stadt Bern: Sicherstellung Werterhalt im Strassenraum; Rahmenkredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Verkehrswege der Stadt Bern – bestehend aus Strassen, Trottoirs, Plätzen und weiteren befestigten Verkehrsflächen – sind eine zentrale öffentliche Infrastruktur und stehen im Eigentum der Stadt Bern. Sie gewährleisten die sichere Erschliessung der Stadt und bilden eine unverzichtbare Grundlage für den täglichen Fuss-, Velo- und den motorisierten Verkehr. Der Wiederbeschaffungswert der Strasseninfrastruktur beläuft sich auf rund eine Milliarde Franken. Mit zunehmendem Alter der Beläge und Tragstrukturen entsteht ein Wertverlust, der nur durch gezielte und regelmässige Werterhaltungsmassnahmen kompensiert werden kann. Werden diese Massnahmen verzögert oder unterlassen, führt dies nicht nur zu einer schleichenden Verschlechterung des Zustands, sondern langfristig auch zu deutlich höheren Sanierungskosten.

Der Zustand der Stadtberner Strassen wird regelmässig und systematisch erhoben. Die periodischen Zustandserhebungen zeigen, dass sich der Zustand der Strasseninfrastruktur in den letzten Jahren insgesamt deutlich verschlechtert hat. Auch der Anteil der Strassenabschnitte in kritischem Zustand nimmt zu. Damit steigen insbesondere die Sicherheitsrisiken für den Fuss- und Veloverkehr sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Gleichzeitig reduziert sich die Lebensdauer der Strassenbeläge, was den künftigen Finanzbedarf weiter erhöht.

Um den Werterhalt der städtischen Strasseninfrastruktur mittel- und langfristig sicherstellen zu können, müssen rasch entsprechende Massnahmen umgesetzt werden. Deshalb beantragt der Gemeinderat vorliegend dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigen einen Rahmenkredit in der Höhe von Fr. 17 600 000.00 (inkl. MwSt.) mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2027-2036 mit einmaliger Verlängerungsmöglichkeit um vier Jahre) für die Realisierung von gezielten wert- und lebensverlängernden Massnahmen im städtischen Strassennetz. Dabei sollen hauptsächlich diejenigen Strassenabschnitte saniert werden, die sich gemäss Zustandsklassierung in einem mangelhaften bis alarmierenden Zustand befinden oder bei denen eine rasche Verschlechterung absehbar ist. Im Rahmenkredit enthalten sind die Kosten für die Planung und Umsetzung der baulichen Massnahmen sowie die entsprechenden Nebenkosten (siehe dazu Kap. 5). Die erforderliche Volksabstimmung über den Rahmenkredit wird voraussichtlich im Februar 2027 stattfinden.

Eine Übersicht über die Strassenabschnitte in mangelhaftem und in alarmierenden Zustand findet sich in der Beilage.

2. Ausgangslage

In den vergangenen Jahren standen die Investitionen in den Werterhalt der Strasseninfrastruktur der Stadt Bern unter erheblichem Druck. Im Rahmen von gesamtstädtischen Sparanstrengungen wurden werterhaltende Massnahmen reduziert oder zeitlich hinausgeschoben. Gleichzeitig galt basierend auf der Erwartungshaltung der Bevölkerung und der Quartiere über mehrere Jahre der Grundsatz, dass werterhaltende Massnahmen an Strassen wenn möglich nur dann umgesetzt wurden, wenn sie mit weitergehenden Aufwertungen des Strassenraums verbunden werden konnten. Dies

führte verschiedentlich dazu, dass selbst dringend notwendige Sanierungsmassnahmen nicht realisiert wurden, wenn keine umfassenden gestalterischen, verkehrlichen oder städtebaulichen Anpassungen vorgesehen waren oder umgesetzt werden konnten. Diese Entscheide hatten und haben mittel- und langfristig negative Auswirkungen auf den Zustand der Verkehrswege. Hinzu kommt, dass grosse Infrastrukturprojekte aufgrund von Beschwerden und/oder politischen Entscheiden häufig grosse Verzögerungen erhalten[1] mit der Folge, dass im betroffenen Perimeter über Jahre hinweg keine Deckbeläge saniert werden – mit entsprechenden Folgen für deren Zustand.

Aus den genannten Gründen hat sich der bauliche Zustand zahlreicher Strassenabschnitte in den vergangenen Jahren spürbar verschlechtert und es sind vermehrt sicherheitsrelevante Schäden wie Schlaglöcher, Belagsausbrüche oder Absätze aufgetreten. Solche Schäden mussten häufig kurzfristig und provisorisch behoben werden, um die Verkehrssicherheit aufrechterhalten zu können.



Abb. 1-4: Beispiele für Schäden an Strassenbelägen

Der Zustand der Strasseninfrastruktur wird in der Stadt Bern gemäss der landesweit gültigen Standards der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) beurteilt. Die Beurteilung erfolgt anhand der folgenden Zustandsklassen (ZK):

- ZK 1 entspricht einem guten Zustand, bei dem keine Massnahmen erforderlich sind.
- ZK 2 beschreibt einen zufriedenstellenden Zustand, bei dem kleinere Abnutzungen vorhanden sein können, der jedoch insgesamt funktionstüchtig ist.
- ZK 3 kennzeichnet einen schadhaften Zustand, bei dem erste substanzielle Schäden auftreten und der Unterhaltsbedarf deutlich zunimmt.
- ZK 4 steht für einen mangelhaften Zustand, bei dem die Gebrauchstauglichkeit und die Sicherheit spürbar eingeschränkt sind.
- ZK 5 bezeichnet einen alarmierenden Zustand, bei dem dringender Handlungsbedarf besteht.

[1] Siehe etwa Tram Region Bern bzw. Tram Bern Ostermundigen oder das Fischermätteli-Tram

Diese Klassierung nach Zustandsklassen erlaubt eine objektive, nachvollziehbare und stadtweit vergleichbare Beurteilung der Strassenoberflächen und bildet die Grundlage für die Priorisierung von werterhaltenden Massnahmen. Je schlechter der Zustand eines Strassenabschnitts, desto höher ist der Handlungsbedarf.

In der Erhaltungsstrategie von Tiefbau Stadt Bern (TSB) sind gestützt auf diese Zustandswerte für die verschieden Kategorien der Verkehrswege Sollwerte definiert (siehe Abb. 6 hinten). Diese dienen dazu, den langfristig angestrebten Zustand der städtischen Strasseninfrastruktur festzulegen und Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Für die einzelnen Kategorien der Verkehrswege gelten dabei folgende Definitionen für *kritische Zustände mit Handlungsbedarf*:

- Basisstrassen: ZK 4 (mangelhafter Zustand) und ZK 5 (alarmierender Zustand)
- Quartierstrassen: ZK 5 (alarmierender Zustand)
- Trottoirs: ZK 4 (mangelhafter Zustand) und ZK 5 (alarmierender Zustand)

Derzeit befinden sich knapp 8 Prozent der städtischen Strassen in kritischem Zustand mit Handlungsbedarf (Strassenzustand 2025). Die Erhaltungsstrategie verfolgt das Ziel, den Anteil kritischer Verkehrswege langfristig auf 0 Prozent zu reduzieren.

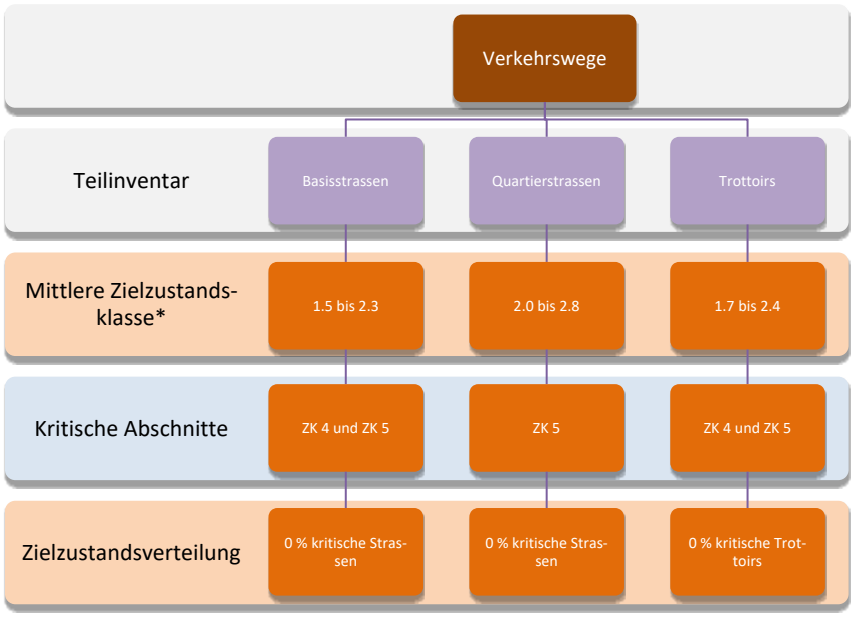


Abb. 5: Sollwerte für Verkehrswege

Werterhaltende Massnahmen sollen deshalb prioritär dort umgesetzt werden, wo sich Strassenabschnitte oder Trottoirs in einem kritischen Zustand befinden oder eine rasche Verschlechterung absehbar ist. Die definierten Sollwerte bilden damit eine wichtige Grundlage für die Priorisierung der Sanierungsmassnahmen sowie für eine nachvollziehbare und langfristig ausgerichtete Steuerung der werterhaltenden Massnahmen.

3. Das Projekt

3.1 Übergeordnete städtische Projektziele

Mit dem vorliegenden Rahmenkredit bzw. den damit finanzierten Massnahmen verfolgt der Gemeinderat das Ziel, den Werterhalt der Strasseninfrastruktur gezielt zu stärken und damit die Sicherheit und Funktionalität der Verkehrswege nachhaltig sicherzustellen. Der Fokus liegt dabei auf wert- und

lebensverlängernden Massnahmen, die dort realisiert werden, wo der Zustand der Strassen dies dringend erfordert. Ein zentrales Ziel ist dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit, denn Strassen und Trottoirs in einem mangelhaften oder alarmierenden Zustand stellen insbesondere für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie für ältere Verkehrsteilnehmende ein erhöhtes Risiko dar. Durch rechtzeitige und gezielte Massnahmen sollen sicherheitsrelevante Schäden behoben und Gefährdungen vermieden sowie gleichzeitig der Werterhalt sichergestellt werden.

Zudem sollen die erforderlichen Massnahmen künftig schneller und einfacher umgesetzt werden. Die werterhaltenden Massnahmen sollen rasch, effizient und unabhängig von komplexen Aufwertungs- oder Grossprojekten realisiert werden können. Damit wird sichergestellt, dass zeitnah auf eine Verschlechterung des Strassenzustands reagiert werden kann und notwendige Massnahmen nicht durch lange Planungs- und Koordinationsprozesse verzögert werden. Zudem wird eine klare Priorisierung der Massnahmen nach objektiven Zustandskriterien angestrebt: Sanierungen sollen gezielt dort erfolgen, wo der Handlungsbedarf am grössten ist und der Nutzen für Sicherheit und Werterhalt entsprechend am höchsten ausfällt. Dadurch wird eine sachgerechte, transparente und nachvollziehbare Mittelverwendung gewährleistet.

3.2 Der Projektperimeter

Der Projektperimeter der Sanierungsmassnahmen im Strassenraum umfasst grundsätzlich das gesamte Gemeindegebiet der Stadt Bern. Im Rahmen der Umsetzung können einzelne Strassenabschnitte – auch nicht zusammenhängende Teilstücke innerhalb des Stadtgebiets – zu zweckmässigen Einzelvorhaben zusammengefasst werden. Diese Massnahmenpakete werden als solche geplant und umgesetzt und über den Rahmenkredit finanziert. Die über den Rahmenkredit finanzierten Massnahmen sind bewusst nicht auf einzelne Quartiere oder Strassenzüge beschränkt, vielmehr sollen sie flexibel und bedarfsgerecht umgesetzt werden, und zwar dort, wo der Zustand der Strassen einen unmittelbaren Handlungsbedarf aufweist. Entsprechend betrifft dies diejenigen Strassenabschnitte, die sich in einem mangelhaften (ZK 4) oder alarmierenden Zustand (ZK 5) befinden. Auf diesen Abschnitten besteht ein erhöhter Handlungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Aufrechterhaltung der Funktionalität sowie die Sicherstellung des Werterhalt der Infrastruktur (siehe Übersichtsplan in der Beilage). Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nicht allein aufgrund der Zustandsklasse, sondern berücksichtigt zusätzlich die Bedeutung der Strasse im Verkehrsnetz sowie die Nutzung durch besonders sensible Nutzergruppen. Dazu zählen unter anderem stark frequentierte Trottoirs, Schulwege, wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Strassen mit hoher Verkehrsbelastung.

Ein zentraler Grundsatz bei der Umsetzung der Massnahmen ist die klare Abgrenzung zwischen blossem Werterhalt und umfassenden Sanierungs- oder Aufwertungsprojekten. Zeigt sich im Rahmen der Planung, dass in einem Strassenabschnitt weitergehende Bedürfnisse bestehen – etwa aufgrund von Werkleitungsbedarf, umfassenden verkehrlichen Anpassungen oder städtebaulichen Zielsetzungen –, wird auf eine reine Werterhaltungsmassnahme verzichtet. In solchen Fällen wird stattdessen ein eigenständiges, umfassendes Strassensanierungsprojekt vorbereitet (wie beispielsweise für die laufende Umgestaltung der Depotstrasse). Diese Projekte werden jeweils über einen separaten Kredit finanziert. Dieses Vorgehen ermöglicht es, den Werterhalt gezielt, zustandsorientiert und flexibel umzusetzen.

3.3 Werterhaltende Massnahmen

Die vorgesehenen Massnahmen konzentrieren sich auf den Werterhalt der Strassen und Trottoirs. Ziel ist es, den bestehenden Zustand der Infrastruktur gezielt zu verbessern und deren Lebensdauer zu verlängern, ohne umfassende Umgestaltungen des Strassenraums auszulösen. Im Zentrum stehen Belagsinstandsetzungen und Belagserneuerungen, die sich in der Regel auf die obersten Schichten der Strassenoberfläche beschränken. Die Eingriffstiefe ist dabei grundsätzlich begrenzt

und überschreitet im Normalfall nicht den Bereich der oberen Belagsschichten (ca. 11cm). Diese Massnahmen ermöglichen es, Schäden an der Oberfläche zu beheben, die Ebenheit und Gebrauchstauglichkeit der betreffenden Strassenabschnitte wiederherzustellen bzw. zu verbessern, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die Lebensdauer der betroffenen Abschnitte nachhaltig zu verlängern.

Im Rahmen der werterhaltenden Massnahmen sollen zwar keine umfassenden Aufwertungen umgesetzt werden, punktuelle und kleinräumige Anpassungen sollen aber möglich sein, sofern sie in direktem Zusammenhang mit der Sicherheit oder der Gebrauchstauglichkeit stehen. Dazu zählen beispielsweise lokale Absenkungen von Randsteinen, kleinere Anpassungen an Übergängen oder punktuelle Verbesserungen bei Trottoirs. Solche Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern entwickelt und in die jeweilige Massnahme integriert. Der Werterhalt erfolgt bewusst ohne tiefgreifende strukturelle Eingriffe in den Unterbau der Strasse. Damit können die Massnahmen effizient geplant und umgesetzt werden und verursachen im Vergleich zu umfassenden Sanierungsprojekten deutlich geringere zeitliche und organisatorische Aufwände.

3.4 Stadtklimatische Massnahmen

Mit dem beantragten Rahmenkredit werden ausschliesslich Massnahmen zur Werterhaltung und zur baulichen Instandsetzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen finanziert und umgesetzt. Es geht folglich nicht darum, klimawirksame Massnahmen zu realisieren. Die Umsetzung der Vorgaben des auf den 1. Januar 2025 in Kraft getretenen Klimaanpassungsreglements (KAR; SSSB 820.2) erfolgt ausserhalb dieses Rahmenkredits: Einerseits werden entsprechende Massnahmen laufend im Rahmen des ordentlichen Projektportfolios der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) umgesetzt, andererseits sollen Massnahmen zur Zielerreichung des KAR im Rahmen des separat initiierten Projekts «Umsetzung Klimaanpassungsreglement (UKAR)» geplant und realisiert werden. Der entsprechende Kreditantrag wird dem Stadtrat voraussichtlich 2027 vorgelegt.

Im Einzelfall können jedoch im Rahmen von Belagssanierungsprojekten auch punktuelle Klimaanpassungsmassnahmen geprüft werden, beispielsweise eine teilweise Entsiegelung von überbreiten Trottoirflächen. Dies ist möglich, sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen und keine zusätzlichen planungs- oder baubewilligungsrechtlichen Verfahren erforderlich sind. Damit wird eine pragmatische und verhältnismässige Umsetzung kleiner, lokaler Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung ermöglicht, ohne dass der Charakter des Rahmenkredits als reines Werterhaltungsinstrument verändert wird.

3.5 Projektorganisation

Die Planung der Massnahmen erfolgt durch Tiefbau Stadt Bern. Die Ausführung der Bauarbeiten vor Ort wird in der Regel durch externe Bauunternehmen übernommen. Tiefbau Stadt Bern ist für die Überwachung der Arbeiten, die Koordination der Bauabläufe sowie die projektbezogene Begleitung der Realisierung verantwortlich. Punktuell werden bei Bedarf andere städtische Stellen beigezogen.

4. Aufstockung der personellen Ressourcen

Die Umsetzung der geplanten Massnahmen zulasten des Rahmenkredits ermöglicht es, den Sanierungsrückstand effizient, koordiniert und in angemessener Qualität aufzuholen. Damit ist ein deutlich erhöhter Planungs-, Koordinations- und Umsetzungsaufwand verbunden. Die werterhaltenden Massnahmen müssen an zahlreichen Strassenabschnitten parallel vorbereitet, priorisiert und realisiert werden. Dieser Zusatzaufwand kann angesichts der hohen Projektlast nicht vom ordentlichen Personaletat von Tiefbau Stadt Bern bestritten werden. Um die parallele Bearbeitung mehrerer Massnahmen, die Einhaltung der terminlichen Vorgaben sowie die Sicherstellung der

Qualität zu gewährleisten, ist darum eine Aufstockung der personellen Ressourcen erforderlich. Die zusätzlichen 100 Stellenprozente sind nicht Bestandteil des Rahmenkredits, sondern sollen im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses genehmigt und über die Erfolgsrechnung finanziert werden. Entsprechend sind die erforderlichen finanziellen Mittel im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2028-2031 und in der Finanzplanung der Folgejahre einzustellen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Bisherige und neue Finanzierung

Bisher wurden wertverlängernde Sanierungsmassnahmen an einzelnen Strassenabschnitten über separate Projektkredite finanziert. Diese Kredite betrafen insbesondere punktuelle Strassen- und Trottoirsanierungen wie auch Kostenbeteiligungen an Drittprojekten (Gleissanierungen BERNMOBIL, Werkleitungsarbeiten ewb). Die über diese Einzelkredite finanzierten Massnahmen befinden sich teilweise noch in Umsetzung oder in der Abschlussphase und werden nach Abschluss des jeweiligen Projekts ordnungsgemäss abgerechnet. Die künftigen werterhaltenden Massnahmen sollen nicht mehr über einzelne Projektkredite, sondern über den vorliegend beantragten Rahmenkredit finanziert werden. Dies gilt auch für künftige Kostenbeteiligungen an Drittprojekten (siehe dazu im Detail Kap. 5.4). Damit wird eine klare Abgrenzung zu den bereits bewilligten Krediten geschaffen, gleichzeitig können der administrative Aufwand erheblich reduziert und die Transparenz über die Mittelverwendung sichergestellt werden.

5.2 Geplante Massnahmen und Kostenschätzung

Die vorgesehenen Massnahmen betreffen in erster Linie Strassenabschnitte der Zustandsklassen 4 und 5 (mangelhaft bis alarmierend). Zum heutigen Zeitpunkt liegen dazu noch keine abschliessenden Projektierungen vor. Die Massnahmen werden vielmehr laufend auf Basis der Zustandsbeurteilungen der Strassen festgelegt und priorisiert. Planung und Projektierung erfolgen rollend über die gesamte Kreditdauer. Die konkrete Priorisierung und Terminierung einzelner Massnahmen hängt dabei von verschiedenen Einflussfaktoren ab. Dazu zählen insbesondere externe Projekte wie Werkleitungsarbeiten, kurzfristig notwendige Eingriffe anderer Werkeigentümer oder koordinationsbedingte Anpassungen aufgrund laufender Bauvorhaben. Solche Projekte können innerhalb kurzer Zeit Auswirkungen auf die Priorisierung oder den Zeitpunkt der geplanten Strassensanierungen haben.

Weiter sind die zu ergreifenden Werterhaltungsmassnahmen häufig abhängig von bestehenden Verkehrsführungen, temporären Streckensperrungen oder Nutzungskonzepten während laufender Bauphasen. Insbesondere bei Strassenabschnitten entlang von Linien des öffentlichen Verkehrs bestehen erhöhte Anforderungen an Planung, Koordination und Bauabläufe. Die damit verbundenen Abstimmungen führen teilweise zu längeren Planungsphasen und beeinflussen die zeitliche Umsetzung einzelner Massnahmen wesentlich. Der Rahmenkredit schafft die notwendige Flexibilität, um auf solche Entwicklungen reagieren und Sanierungsmassnahmen bedarfsgerecht priorisieren und finanzieren zu können. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass dringende Massnahmen unabhängig von langfristigen Grossprojekten umgesetzt werden können.

Da aus diesen Gründen naturgemäss keine abschliessende Liste der Massnahmen vorliegt, die über den vorliegenden Rahmenkredit finanziert werden sollen, basiert die Höhe des beantragten Rahmenkredits auf einer Grobkostenschätzung. Diese stützt sich auf langjährige Erfahrungswerte und die Höhe der jährlich in der Mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) eingestellten Mittel für den Werterhalt der Strasseninfrastruktur. Gestützt auf diese Kostenschätzung soll den Stimmberechtigten nun ein Rahmenkredit in der Gesamthöhe von Fr. 17 600 000.00 beantragt werden. Dabei ist angesichts der geschilderten Ausgangslage von entscheidender Bedeutung, dass die Umset-

zung der Massnahmen nach dem Prinzip «design to cost» innerhalb des jeweils vorgegebenen Kostenrahmens erfolgen soll. Anders gesagt werden die Massnahmen dem Kredit angepasst – nicht umgekehrt.

Werterhaltende Massnahmen verursachen im Vergleich zu umfassenden Sanierungsprojekten grundsätzlich deutlich geringere zeitliche und organisatorische Aufwände. Bei der Ausarbeitung der Einzelvorhaben zulasten des Rahmenkredits wird darauf geachtet, dass sinnvolle und zweckmässige Massnahmenpakete mit überschaubarem finanziellem Umfang definiert werden können, die auch bezüglich ihrer Realisierung nicht bestritten sind bzw. über die entsprechende Dringlichkeit verfügen. Es handelt sich dabei also nicht um Projekte mit grosser finanzieller oder politischer Tragweite, sondern um zwingende Massnahmen zur Sicherung des Werterhalts.

5.3 Kostenzusammenstellung

Die Gesamtkosten des Rahmenkredits setzen sich aus den Kosten für die Sanierungsmassnahmen sowie den damit verbundenen Neben- und Personalkosten zusammen. Für den Werterhalt der Strasseninfrastruktur wird jährlich mit rund 1,6 Mio. Franken gerechnet, entsprechend werden für den Zeitraum von zehn Jahren (2027-2036) insgesamt 16 Mio. Franken veranschlagt. Hinzu kommen die Baunebenkosten für Planung, Koordination und Qualitätssicherung sowie die Mehrwertsteuer. In der folgenden Tabelle sind die Kosten aufgeschlüsselt:

Kosten Werterhaltungsmassnahmen Strasse 2027-2036 (Baukosten)	Fr.	16 000 000.00
Baunebenkosten/Diverses*	Fr.	300 000.00
MwSt. (8,1 %) (gerundet)	Fr.	1 300 000.00
Gesamttotal (inkl. MwSt.)	**Fr.**	**17 600 000.00**

* Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR -Reglement; KiöR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. In der vorstehenden Zusammenstellung ist unter «Baunebenkosten/Diverses» ein Betrag von Fr. 163 000.00 enthalten. Die Baunebenkosten umfassen zudem die Aufwände für temporäre Verkehrsmassnahmen, Gebühren und Bewilligungen, Zustandsaufnahmen etc.

5.4 Rahmenkredit

Angesichts der Vielzahl und des Umfangs der Massnahmen, die für den Werterhalt der städtischen Strasseninfrastruktur in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, rechtfertigt es sich, den Stimmberechtigten einen Rahmenkredit zu unterbreiten. Der Rahmenkredit schafft die notwendige finanzielle Grundlage für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die erforderlichen Mittel für den Werterhalt der Strassen über mehrere Jahre hinweg zur Verfügung stehen und die entsprechenden Kosten verbindlich in der Investitionsplanung berücksichtigt werden können. Dies erhöht die Planungssicherheit und schafft Transparenz über die vorgesehenen Investitionen in die Strasseninfrastruktur der Stadt Bern.

Über den Rahmenkredit und somit über die Investitionsrechnung werden ausschliesslich aktivierungsfähige, wertverlängernde Instandsetzungsmassnahmen finanziert, wie es die entsprechenden finanzrechtlichen Bestimmungen vorgeben. Reine Unterhaltskosten werden wie bisher über die entsprechenden Budgets der Erfolgsrechnung umgesetzt und verbucht. Der Rahmenkredit wird vorliegend für die Jahre 2027 bis 2036 beantragt. Sollte der bewilligte Kreditbetrag bis Ende 2036 nicht vollständig ausgeschöpft sein, kann der Stadtrat die Laufzeit des Rahmenkredits einmalig um vier Jahre verlängern. Eine solche Verlängerung dient ausschliesslich der vollständigen Ausschöpfung des bereits bewilligten Kreditbetrags; eine Erhöhung des Rahmenkredits ist damit nicht verbunden.

Das Instrument des Rahmenkredits ist in der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 (GO; SSSB 101.1) nicht explizit vorgesehen. Artikel 134 GO verweist jedoch auf die subsidiäre Geltung des kantonalen Rechts im Bereich des Finanzhaushaltsrechts. Die kantonale Gemeindeverordnung (GV; BSG 170.111) regelt das Instrument des Rahmenkredits in Artikel 108 wie folgt:

[1] Der Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen.
[2] Bei Beschlussfassung über den Rahmenkredit ist festzulegen, welches Organ die Einzelvorhaben beschliessen kann.

Mit einem solchen Rahmenkredit können finanzielle Mittel für mehrere Einzelvorhaben mit einem sachlichen Zusammenhang bewilligt werden. Im vorliegenden Fall kann ein Einzelvorhaben die Sanierung mehrerer, auch nicht zusammenhängender Strassenabschnitte im städtischen Netz umfassen. Die Einzelvorhaben müssen nicht von jenem Organ beschlossen werden, das den Rahmenkredit bewilligt hat. Erforderlich ist jedoch, dass im Rahmen der Bewilligung des Rahmenkredits dasjenige Gemeindeorgan bezeichnet wird, welches später die einzelnen Projekte beschliesst. Vorliegend wird beantragt, die Kompetenz zur Bewilligung der Einzelvorhaben in Analogie zum Vorgehen bei den übrigen Rahmenkrediten an den Gemeinderat zu delegieren.

Die Form des Rahmenkredits und die Absicht, die Genehmigung der Einzelvorhaben an den Gemeinderat zu delegieren, ist das effizienteste Vorgehen. Alternativ zum Rahmenkredit wäre eine Genehmigung jedes einzelnen Vorhabens durch das jeweils kreditkompetente Organ denkbar. Die erforderlichen Kredite für die Umsetzung der Einzelvorhaben werden in der Regel Fr. 500 000.00 übersteigen und damit in der Kompetenz des Stadtrats liegen. Entsprechend würde das Genehmigungsprozedere erheblich kompliziert und verlängert; zudem würde der Stadtratsbetrieb zusätzlich belastet. Damit das Parlament trotzdem über das Projekt informiert ist, soll die vorberatende Stadtratskommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) alle zwei Jahre über den Stand des Rahmenkredits und die realisierten Einzelvorhaben (inkl. Kostenkontrolle) orientiert werden. Diese Periodizität der Berichterstattung hat sich bei den parallel laufenden Rahmenkrediten bewährt. Jedes einzelne Vorhaben (Objektkredit) wird nach Abschluss der Arbeiten separat abgerechnet. Die Kreditabrechnung wird dem Gemeinderat durch die Direktion TVS zur Genehmigung vorgelegt. Dieses Vorgehen ist mit der städtischen Finanzkontrolle so abgesprochen.

6. Kapitalfolgekosten

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**40. Jahr**
Anschaffungs-/ Restbuchwert	17 600 000.00	17 160 000.00	16 720 000.00	440 000.00
Abschreibung 2.5 %	440 000.00	440 000.00	440 000.00	440 000.00
Zins 1.0 %	176 000.00	171 600.00	167 200.00	4 400.00
Kapitalfolgekosten	616 000.00	611 600.00	607 200.00	444 400.00

Die Tabelle zeigt die insgesamt anfallenden Kapitalfolgekosten unter der Annahme, dass alle geplanten Massnahmen zu einem bestimmten Zeitpunkt gemeinsam aktiviert werden. Effektiv werden die einzelnen Massnahmen aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten fertiggestellt. Gemäss HRM2 müssen die Anlagen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme aktiviert und zeitgleich mit der Abschreibung begonnen werden. Deshalb werden die Kapitalfolgekosten, anders als in der Tabelle dargestellt, nicht linear anfallen.

7. Beiträge Dritter

Wo die Möglichkeit besteht, finanzielle Beiträge des Kantons oder des Bundes zu erhalten – etwa bei einem allfälligen Einbau lärmarmer Strassenbeläge – soll finanzielle Unterstützung beantragt werden.

8. Termine und weiteres Vorgehen

Falls die Stimmberechtigten dem vorliegenden Rahmenkredit zustimmen, wird ein mehrjähriger Umsetzungs- und Priorisierungsplan für die werterhaltenden Massnahmen erarbeitet. Dieser basiert auf den aktuellen Zustandsaufnahmen, den definierten Zustandsklassen sowie auf betrieblichen und koordinativen Anforderungen. Ab 2027 werden die vorgesehenen Strassenabschnitte schrittweise projektiert und zur Ausführung vorbereitet. Die Reihenfolge der Umsetzung richtet sich nach dem baulichen Zustand, der Verkehrsbedeutung sowie nach der Koordination mit weiteren städtischen und externen Projekten, insbesondere im Bereich Werkleitungen und öffentlicher Verkehr (siehe dazu Kap. 5.2).

Das erste Einzelvorhaben zulasten des Rahmenkredits ist im ersten Halbjahr 2027 vorgesehen, sofern der Stadtrat und die Stimmberechtigten dem vorliegenden Rahmenkredit zustimmen. Nach der Besetzung und Einarbeitung der zusätzlich geschaffenen Projektleiter*innenstelle können die Planung und Umsetzung der Massnahmen schrittweise intensiviert und dem finanzkompetenten Organ weitere Einzelvorhaben zulasten des Rahmenkredits unterbreitet werden. Der Gemeinderat geht davon aus, dass sich der Zustand der Strassen nach Umsetzung der wertverlängernden Massnahmen entsprechend dem Zielbild verbessert. Nach Ablauf des Rahmenkredits 2036 soll der Zustand über den budgetfinanzierten Unterhalt sowie über kreditfinanzierte Strassensanierungsprojekte langfristig stabil gehalten werden.

9. Kommunikation

Bezüglich der Umsetzung der werterhaltenden Massnahmen ist eine proaktive und transparente Information der Bevölkerung geplant. Die betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden sollen wie gewohnt frühzeitig über Bauabläufe, zeitliche Einschränkungen und Umleitungen informiert werden, um Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Hierzu werden geeignete Kommunikationskanäle wie Informationsschreiben oder digitale Plattformen genutzt. Bei grösseren oder länger dauernden Massnahmen werden zudem Ansprechpersonen benannt, welche für Fragen und Anliegen der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

10. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Wo einfach möglich, sollen bei den Werterhaltungsmassnahmen jeweils punktuelle Anpassungen zur Verbesserung des Stadtklimas geprüft und wo sinnvoll umgesetzt werden (beispielsweise kleinflächige Entsiegelungen). Die klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums ist gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e ein Ziel des Klimareglements (KR; SSSB 820.1). Zudem wird mit der Verwendung von Belägen mit möglichst viel Recyclinganteil ein Beitrag an die Verminderung der grauen Emissionen gemäss Artikel 5 Klimareglement geleistet. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Vorlage den Zielen des Klimareglements entspricht.

Antrag

I. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Strasseninfrastruktur Stadt Bern: Sicherstellung Werterhalt im Strassenraum; Rahmenkredit (Abstimmungsbotschaft).

II. Er genehmigt die Abstimmungsvorlage und beantragt den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für den Werterhalt der Strasseninfrastruktur der Stadt Bern wird ein Rahmenkredit von Fr. 17 600 000.00 für die Jahre 2027-2036 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001731 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035), bewilligt.

2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen Vorhaben zur Realisierung der erforderlichen werterhaltenden Massnahmen zulasten des Rahmenkredits zu bewilligen.

3. Der Rahmenkredit gilt für die Zeitdauer von 2027 bis 2036 und kann durch den Stadtrat einmalig um vier Jahre verlängert werden.

4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

IV. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün alle zwei Jahre, erstmals in der zweiten Jahreshälfte 2028, über den Stand des Rahmenkredits und die umgesetzten Einzelvorhaben zu informieren.

Bern, 16. September 2026

Der Gemeinderat

Beilagen:
- Übersichtsplan Strassenzustand Stadt Bern 2025 (alarmierender und mangelhafter Zustand)
- Entwurf Abstimmungsbotschaft