



6. Strassensanierungen 2026 bis 2031 – Rahmenkredit

Ressort
Sitzung

Tiefbau und Umwelt
18.09.2025

Der Stadtrat bewilligt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums die Umsetzung der im Infrastrukturmanagement Strassen identifizierten Massnahmen und bewilligt für die Strassensanierungen in den Jahren 2026 bis 2031 einen Rahmenkredit von 1 987 000 Franken inkl. MWST.

nid 6.3.0 / 6.1

Sachlage / Vorgeschichte

Um die langfristige Funktionsfähigkeit und Werterhaltung der kommunalen Infrastrukturen sicherzustellen, ist ein vorausschauendes und koordiniertes Vorgehen erforderlich. Ein professionell aufgebautes Infrastrukturmanagement bildet hierfür die Grundlage. Es ermöglicht eine nachhaltige Bewirtschaftung, Erneuerung und Erweiterung der gemeindeeigenen Anlagen, wobei Ressourcen effizient eingesetzt und Risiken gezielt minimiert werden.

Mit dem Ziel, künftige Investitionen bedarfsgerecht zu planen, den Handlungsbedarf frühzeitig zu erkennen und sowohl technische als auch finanzielle Planungssicherheit zu schaffen, hat der Gemeinderat im Jahr 2023 die Ausarbeitung eines Infrastrukturmanagements für das Strassennetz der Stadt Nidau in Auftrag gegeben.

Das daraus entwickelte Instrument wurde direkt in das bestehende Geoinformationssystem der Stadt integriert. Dadurch konnte es ohne zusätzliche Kosten für neue Software nahtlos in die vorhandene Informatikumgebung eingebunden werden. Das System erlaubt die zentrale und interaktive Darstellung sowie Nutzung raumbezogener Daten, wie etwa Parzelleninformationen, Nutzungspläne oder Leitungsdaten, über den Internetbrowser. Es steht sowohl der Verwaltung als auch der Bevölkerung zur Verfügung und unterstützt damit eine effiziente und transparente Bearbeitung raumwirksamer Daten¹.

Im Rahmen der Datenerhebung wurden sämtliche öffentlichen Strassen im Eigentum der Stadt Nidau systematisch erfasst. Alle festgestellten Schäden wurden fotografisch dokumentiert und ebenfalls im Geoinformationssystem hinterlegt. Die Zustandserhebung erfolgte gemäss der Norm SN 640 925b des Schweizer Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Auf Basis der erhobenen Schadensbilder wurde der bauliche Zustand der Strassenabschnitte in die Kategorien «keine Schäden» bis «schlechter Zustand» eingestuft.

Zusammen mit dem im Geoinformationssystem integrierten Infrastrukturmanagement für die Siedlungsentwässerung steht der Stadt Nidau nun eine umfassende und bereichsübergreifende Übersicht über ihre Infrastrukturanlagen zur Verfügung. Dies ermöglicht eine koordinierte Umsetzungsplanung sowohl innerhalb der städtischen Werke als auch in Abstimmung mit Drittwerken und weiteren Beteiligten.

¹ Link zum Geoinformationssystem der Stadt Nidau <https://gis.geoplangis.ch/nidau>



Abbildung 1: Auszug aus dem WebGIS Nidau, Aufnahmezustand 2023

Projekt

Die aktuelle Zustandserhebung des Strassennetzes der Stadt Nidau zeigt, dass sich ein wesentlicher Teil der Strassenabschnitte lediglich in einem ausreichenden Zustand befindet. Wenige Strassen weisen einen kritischen Zustand auf, wobei die Keltenstrasse als einzige in schlechtem Zustand klassifiziert wurde. Für deren Instandstellung hat der Stadtrat an seiner Sitzung vom 20. März 2025 bereits einen Investitionskredit gesprochen. Die bauliche Umsetzung erfolgt im Rahmen des Projekts zur Verkehrsberuhigung.

Die technische Nutzungsdauer von Strassen beschreibt den Zeitraum, in dem eine Strasse unter normalen Bedingungen funktionsfähig und verkehrssicher genutzt werden kann, bevor umfassende Sanierungsmassnahmen erforderlich sind. Diese Dauer hängt unter anderem vom verwendeten Material, der Verkehrsbelastung und den klimatischen Bedingungen ab. In der Regel sind grössere Sanierungsarbeiten im Intervall von 15 bis 30 Jahren notwendig. Kleinere Instandhaltungsmassnahmen, wie zum Beispiel Rissanierungen, erfolgen im Abstand von etwa 5 bis 10 Jahren. Solche Massnahmen dienen dazu, die Entstehung grösserer Schäden zu verhindern und die Lebensdauer der Strassen zu verlängern.

Aufgrund der identifizierten Mängel ist es erforderlich, das Strassennetz in den kommenden Jahren bedarfsgerecht zu unterhalten. Es wird ein Umsetzungshorizont von rund fünf Jahren angestrebt. Innerhalb dieses Zeitraums sollen die notwendigen Massnahmen entsprechend den dokumentierten Zuständen der Strassenabschnitte umgesetzt werden. In diesem Rahmen sind auch die Anliegen der Anwohnerschaft und der Verkehrsteilnehmenden nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Sanierungsmassnahmen richtet sich nach den Priorisierungen des Infrastrukturmanagements Strassen. Bieten sich Synergien mit anderen Bauvorhaben, etwa bei Werkleitungen oder Drittprojekten, kann im Rahmen des bewilligten Kredits in begründeten Fällen auch die Sanierung weiterer Strassenabschnitte erfolgen. Dadurch wird eine koordinierte Umsetzung ermöglicht und langfristig Kosten sowie Ressourcen gespart.

Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden die Werkeigentümer frühzeitig einbezogen. Nach dem Einbau eines vollständigen Strassenbelags gilt in der Regel eine Sperrfrist von fünf Jahren für grabenbedürftige Arbeiten. Diese schützt die neuen Beläge und gewährleistet deren Qualität und Langlebigkeit. Eingriffe sind in dieser Zeit nur bei zwingend notwendigen oder sicherheitsrelevanten Ereignissen, wie Störungen oder Gefährdungen, zulässig.

Im Rahmen des Infrastrukturmanagements wurde eine Kostenschätzung für die erforderlichen Instandstellungsmassnahmen vorgenommen. Diese bildet die Grundlage für die Höhe des Rahmenkredits. Dabei wurde zwischen drei Sanierungsstufen differenziert: einer leichten Sanierung, die den Ersatz des Deckbelags umfasst, einer mittleren Sanierung mit Erneuerung von Deckbelag und Tragschicht sowie einer schweren Sanierung, bei der zusätzlich die Konsole saniert werden muss. Für Strassenabschnitte mit ausreichendem Zustand wird von einem reinen Ersatz des Deckbelags ausgegangen. Bei Abschnitten im kritischen Zustand ist zusätzlich die Erneuerung der Tragschicht einkalkuliert. Auf dieser Grundlage ergeben sich die folgenden geschätzten Kosten pro Strassenabschnitt.

Paradigmenwechsel vom Investitionskredit zum Rahmenkredit

Aufgrund des intensiven Ausbaus der Fernwärmeleitungen durch die Energieverbund Bielersee AG sowie die Müve Biel-Seeland AG ist der Zeitpunkt für die Umsetzung der vorgesehenen Belagssanierungen besonders günstig. Die Fernwärmeversorger sind verpflichtet, ein Jahr nach dem Bau der Leitung den definitiven Deckbelag innerhalb ihres Grabenbereichs einzubringen. Diese Frist stellt sicher, dass sich der Untergrund ausreichend gesetzt hat und dadurch keine kurzfristigen Setzungserscheinungen im neuen Belag auftreten. Die entstehenden Synergien haben zudem den Vorteil, dass weniger Fugenbänder erforderlich sind, welche potenzielle Schwachstellen im Belag darstellen. Dadurch ergeben sich für die Stadt Nidau langfristige Kostenvorteile.

Ein weiterer wesentlicher Vorteil des Rahmenkredits gegenüber dem Investitionskredit liegt in der höheren Flexibilität bei der Umsetzung. Die Werkleitungseigentümer informieren die Stadt in der Regel rund drei Monate vor dem geplanten Belagseinbau. Diese Frist reicht nicht aus, um ein vollständiges Projekt aufzubereiten, einen Investitionskredit zu erarbeiten und diesen anschliessend durch die zuständigen politischen Instanzen genehmigen zu lassen. Mit einem Rahmenkredit hingegen bestehen nach erfolgter Genehmigung durch den Stadtrat wesentlich kürzere Fristen, da die einzelnen Objektkredite direkt durch den Gemeinderat freigegeben werden können und die Planung mit den weiteren Werkeigentümern durch die Stadt

proaktiv angegangen werden kann. Der Verwaltungsaufwand für die wiederkehrende Koordination mit den verschiedenen Werkeigentümern wäre bei der herkömmlichen Praxis eines Investitionskredits deutlich höher als die minimal höheren Aufwände, welche mit der Bewirtschaftung eines Rahmenkredits verbunden sind.

Zustandskategorie	Abschnitt	Kosten	
<3-ausreichender Zustand* *Der Deckbelag ist zu ersetzen.	Aalmattenweg (2-2.1)	CHF	93 000
	Allmendstrasse, westlicher Abschnitt (2.8)	CHF	9 000
	Beundenring, südlicher Abschnitt (2.1)	CHF	146 000
	Dr.-Schneider-Strasse, div. Abschnitte/Brücke (-2.6)	CHF	41 000
	Erlenweg, mittlerer Abschnitt (2.1)	CHF	3 000
	Eduard-Will-Strasse, südlicher Abschnitt (2)	CHF	29 000
	Flurweg (2)	CHF	48 000
	Gerberweg (2.1-2.6)	CHF	54 000
	Grenzstrasse (2.1)	CHF	100 000
	Grasgartenweg (2.7)	CHF	35 000
	Guglerstrasse, nördl. + südl. Abschnitt (2.1-2.3)	CHF	23 000
	Gurnigelstrasse, nördlicher Abschnitt (-2.6)	CHF	88 000
	Hechtenweg, mittlerer + südlicher Abschnitt (2.8)	CHF	36 000
	Herrenmoosweg, nördlicher + südlicher Abschnitt (2.2)	CHF	77 000
	Keltenstrasse, mittlerer Abschnitt (2.1)	CHF	78 000
	Krebsweg (2)	CHF	34 000
	Lyss-Strasse (2.1)	CHF	125 000
	Martiweg (2.1-2.7)	CHF	54 000
	Milanweg, nördlicher + südlicher Abschnitt (2-2.1)	CHF	24 000
	Pappelweg, westlicher Abschnitt (2.5)	CHF	28 000
	Schloss-Strasse, mittlerer + westl. Abschnitt (-2.7)	CHF	70 000
	Stadtgraben, westlicher Abschnitt (2.6)	CHF	5 000
	Strandweg (-2.5)	CHF	67 000
	Zihlstrasse, nördlicher Abschnitt (2.2)	CHF	90 000
<4-kritischer Zustand* *Der Deckbelag sowie die Tragschicht sind zu ersetzen.	Aalmattenweg, östlicher Abschnitt (3.7)	CHF	18 000
	Burgerallee, mittlerer Abschnitt (3.1)	CHF	20 000
	Milanweg, mittlerer Abschnitt (3.1)	CHF	60 000
	Zihlstrasse, nördlicher Abschnitt (3.3)	CHF	80 000
	Zihlstrasse, südlicher Abschnitt (3)	CHF	63 000
Total		CHF	1 598 000

Kosten

Der Kostenvoranschlag für das Infrastrukturmanagement Strassen setzt sich wie folgt zusammen:

Pos.- Nr.	Beschreibung	Kosten exkl. MWST (CHF)	Kosten inkl. 8.1% MWST (CHF)
1	Baumeisterarbeiten	1 598 000	1 727 438
2	Bauingenieurdienstleistungen (Koordination, Auftragsdefinition, Begleitung) 5%	79 900	86 371.90
3	Unvorhergesehenes, Reserven und Rundung ca. 10%	160 212.85	173 190.10
	Total	1 838 112.85	1 987 000
	Davon MWST		148 887.15

Personelle Auswirkungen

Der mit dieser Aufgabe verbundene Verwaltungsaufwand soll mit den vorhandenen Ressourcen ohne Schaffung zusätzlicher Personalkapazitäten bewältigt werden. Innerhalb der Gesamtverwaltung werden laufend Effizienzsteigerungen durch gezielte Strukturanpassungen, Prozessoptimierungen und fortschreitende Digitalisierung angestrebt und umgesetzt. Sollte der Aufwand in Zukunft jedoch dennoch zu gross werden, müssten entsprechende Ressourcen vom Stadtrat bewilligt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Jährliche Folgekosten

Folgekosten sind für den Kreditbeschluss transparent darzulegen. Zusammen mit dem Kreditbeschluss gelten die Folgekosten ebenfalls als beschlossen. Sie werden jährlich als gebundene Ausgaben in der Erfolgsrechnung belastet.

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

Abschreibungsaufwand Anlagekategorie Tiefbau 40 Jahre	CHF	49 675
Kalkulatorische Zinskosten 3%	CHF	29 805
Total Kapitalfolgekosten	CHF	79 480

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Die neuen wiederkehrenden Kosten von 79 480 Franken belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Im Finanzplan 2024 - 2029 waren 1 650 000 Franken für die Projekte Gerberweg (Hechtenweg – Römerstrasse) und Rahmenkredit Strassensanierungen (Kategorie mittel bis schlecht).

Finanzrechtliche Zuständigkeit

Das Trennungsverbot gemäss Artikel 102 Gemeindeverordnung verlangt, dass Ausgaben, die sich gegenseitig bedingen, als Gesamtausgabe zu beschliessen sind. Das gilt auch, wenn einmalige und wiederkehrende Ausgaben für den gleichen Zweck anfallen. Für die Bestimmung der massgebenden Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit müssen daher gewisse wiederkehrende Kosten kapitalisiert und mit den einmaligen Kosten zusammengerechnet werden. Es müssen keine Folgekosten kapitalisiert werden. Die Kapitalfolgekosten gehören zu den normalen Folgekosten, welche nicht anrechenbar sind. Gemäss Stadtordnung Artikel 28 ist die Ausgabenbefugnis für wiederkehrende Ausgaben fünfmal kleiner als für einmalige. Somit setzt sich die Summe für die Bestimmung der finanzrechtlichen Zuständigkeit wie folgt zusammen:

Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung	CHF	1 987 000
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	CHF	1 987 000

Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat unter Vorbehalt des fakultativen Referendums.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr

Konto 6150.5010.XX in den Jahren 2026 - 2031.

Anlagebuchhaltung

- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine neue Anlage.
- ☒ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage ohne Restbuchwert.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage mit einem Restbuchwert von X Franken. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

Termine

Die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen erfolgt abschnittsweise und in enger Koordination mit den weiteren Werkeigentümern. Dabei werden auch bestehende und geplante Baustellen berücksichtigt, um Synergien zu nutzen und Mehrfachaufgrabungen zu vermeiden. Der Umsetzungshorizont wird auf rund fünf Jahre festgelegt, um eine sorgfältige Planung und effiziente Ausführung der Arbeiten zu gewährleisten.

Zustimmungen

Keine.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Artikel 30 und Artikel 55 Buchstabe d der Stadtordnung und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Artikel 35 der Stadtordnung:

1. Das Massnahmenpaket Strassensanierungen 2026 bis 2031 wird genehmigt und dafür ein Rahmenkredit von 1 987 000 Franken inkl. MWST bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Der Gemeinderat beschliesst die einzelnen Objektkredite.

2560 Nidau, 26. August 2025 wep

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein