

Rad- und Fusswegverbindung Ortszentrum - Industriegebiet Nord; Abschnitt Lyssbachpark - Schachenweg; Baukredit

Vorgeschichte

Das Geschäft wurde dem GGR an der Sitzung vom 22.06.2015 unterbreitet. Der GGR wies das Geschäft zurück und verlangte für ein erneutes Behandeln folgende zusätzliche Informationen vom GR:

- Analyse der künftigen Benutzergruppen
- Übersichtlichere Kostenaufstellung nach Bauherren

Die vom GR mit den Abklärungen beauftragte Abteilung Bau + Planung bat zudem den Verein seeland.biel/bienne um eine Stellungnahme zur regionalen Bedeutung dieses Projekts. Der Verein seeland.biel/bienne ist Ansprechpartner für die Gemeinde im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss, welches einen Grossteil der Baukosten übernehmen würde.



Verschiebung der Bauarbeiten resp. der Sperrzeiten

Die Rückweisung des Geschäftes hat Auswirkung auf den geplanten Baubeginn. Mit der SBB AG zusammen wurde während der Projektierung definiert, dass im April 2016 mit den gemeinsamen Bauarbeiten gestartet wird. Damit die SBB-Brücke und die Personenunterführung in möglichst kurzer Zeit gebaut werden kann, wurde zudem bereits eine Streckensperrung (Strecke Lyss – Kerzers) definiert und angemeldet (19.08. – 22.08.2016). Eine solche Sperrung muss ein Jahr im Voraus der SBB AG angemeldet werden. Der definierte Baubeginn kann nun auf Grund der Rückweisung durch den GGR und den noch zu leistenden Vorbereitungsarbeiten nicht mehr eingehalten werden.

Die Abteilung Bau + Planung suchte daher das Gespräch mit der SBB AG. Mit ihr konnte nach konstruktiven Gesprächen folgende Abmachung betreffend Baubeginn resp. Sperrzeiten getroffen werden:

- Bei einem Beschluss des Baukredits durch den GGR an der Sitzung vom 14.09.2015 wird der Baubeginn um ein Jahr auf April 2017 verschoben.
- Bei einer Ablehnung des Baukredits durch den GGR an der Sitzung vom 14.09.2015 wird die SBB AG nur ihre Brücke wie geplant im Jahr 2016 sanieren.

Die SBB AG ist aufgrund der starken Synergien der beiden Projekte an einer gemeinsamen Ausführung weiterhin interessiert.

Analyse der künftigen Benutzergruppen

Gemäss Bericht der ecoptima kann zusammengefasst folgendes Festgehalten werden: Die Untersuchung hat gezeigt, dass mit der Erstellung des Abschnitts Lyssbachpark – Schachenweg eine wichtige Netzlücke zwischen dem Zentrum von Lyss und dem Industriegebiet Nord geschlossen werden kann. Insgesamt wird für den neuen Rad- und Fussweg ein Nutzerpotenzial von 380 bis 570 Personen abgeschätzt, die den Weg zwei- oder mehrmals täglich benutzen. Längerfristig ist es möglich, dass sich der Anteil des Langsamverkehrs und somit auch der Wegnutzenden noch erhöhen wird. Mit dem Aufkommen von E-Bikes kann Lyss für mehr Personen aus den Nachbargemeinden in Velodistanz rücken.

Kostenaufteilung nach Bauherrschaften

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie sich die jeweiligen Leistungen nach Bauherrschaften aufteilen. Es handelt sich dabei um ungefähre Annahmen, die erst in der Ausführungsplanung definitiv aufgeteilt werden.

Modul 1; Neubau Brücke „Buchzopfen“ über Lyssbach

Bruttokosten	Anteil Gemeinde	Anteil SBB AG	Anteil Werke
--------------	-----------------	---------------	--------------

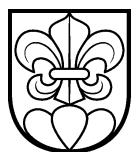
Baumeisterarbeiten	Fr.	47'000.00	42'000.00	3'000.00	2'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	7'000.00	7'000.00		
Holzbau	Fr.	60'000.00	60'000.00		
Honorare	Fr.	21'000.00	18'000.00	2'000.00	1'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	11'000.00	9'000.00	1'000.00	1'000.00
Zwischentotal		146'000.00	136'000.00	6'000.00	4'000.00
MwSt.		12'000.00	10'000.00	1'000.00	1'000.00
Total	Fr.	158'000.00	146'000.00	7'000.00	5'000.00

Modul 2; Neubau Personenunterführung (PU) Buchzopfen

		Bruttokosten	Anteil Gemeinde	Anteil SBB AG	Anteil Werke
Baumeisterarbeiten	Fr.	207'000.00	182'000.00	20'000.00	5'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	7'000.00	7'000.00		
Vorgefertigte Betonelemente	Fr.	300'000.00	300'000.00		
Aufwendungen SBB (Gemeindeanteil)	Fr.	265'000.00*	265'000.00	265'000.00	
Pumpwerk (Anschluss an PLS)	Fr.	15'000.00	15'000.00		
Honorare	Fr.	129'000.00	118'000.00	10'000.00	1'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	60'000.00	53'000.00	6'000.00	1'000.00
Zwischentotal		983'000.00	940'000.00	301'000.00	7'000.00
MwSt.		80'000.00	75'000.00	24'000.00	1'000.00
Total	Fr.	1'063'000.00	1'015'000.00	325'000.00	8'000.00

* bereits als Gemeindeanteil bei gleichzeitiger Ausführung (Gemeinde / SBB) ausgewiesen.

Modul 3a; Neubau Rad- und Fussverbindung PU Buchzopfen – Schachenweg



		Bruttokosten	Anteil Gemeinde	Anteil SBB AG	Anteil Werke
Baumeisterarbeiten	Fr.	167'000.00	144'000.00		23'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	10'000.00	10'000.00		
Honorare	Fr.	36'000.00	33'000.00		3'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	19'000.00	17'000.00		2'000.00
Zwischentotal		232'000.00	204'000.00		28'000.00
MwSt.		18'000.00	16'000.00		2'000.00
Total	Fr.	250'000.00	220'000.00		30'000.00

Modul 3b; Neubau Rad- und Fussverbindung Schachenweg – Industriering (Bereich Industriegleis)

		Bruttokosten	Anteil Gemeinde	Anteil SBB AG	Anteil Werke
Baumeisterarbeiten	Fr.	187'000.00	164'000.00		23'000.00
Sanierung Gleisübergang „Buchzopfen“	Fr.	17'000.00	17'000.00		
Strassenbeleuchtung	Fr.	26'000.00	26'000.00		
Honorar	Fr.	41'000.00	38'000.00		3'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	22'000.00	20'000.00		2'000.00
Zwischentotal		293'000.00	265'000.00		28'000.00
MwSt.		24'000.00	22'000.00		2'000.00
Total	Fr.	317'000.00	287'000.00		30'000.00

Kostenteiler / Synergien

Zum heutigen Zeitpunkt kann von diversen Synergien ausgegangen werden. Diese sind in den jeweiligen Kostenzusammenstellungen nach Modulen aufgezeigt. Insgesamt kann von einer Kostenersparnis infolge Synergien für die Gemeinde in Höhe von ca. Fr. 400'000.00 gerechnet werden. Diese Kosten beinhalten die Aushub- und Wiederauffüllungsarbeiten für die Fernwärmeleitungen und weiterer Werkleitungen innerhalb des Weges durch die Wärme Lyss Nord und die Werkleitungseigentümer. Weiter sind Baukosten wie z.B. Bauinstallation mit der SBB AG und der Fernwärme Lyss Nord aufteilbar. Den grössten Anteil machen die Aufwendungen SBB (Modul 2), welche geteilt werden können, aus.

Fixkosten

Im Projekt sind die Kosten für den anstehenden Rückbau des Industriegleises in Höhe von ca. Fr. 100'000.00, welcher auch nach einer Ablehnung dieses Geschäfts ansteht, eingerechnet.

Stellungnahme des Vereins seeland.biel/bienne

Aus der Stellungnahme des Vereins seeland.biel/bienne kann unter anderem folgendes entnommen werden:

Das Projekt ist unter der Bezeichnung Veloverbindung Bahnhof – Industriering Bestandteil des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 2. Generation. Eine wichtige, von Kanton, Region und Gemeinden unterstützte Zielsetzung des Agglomerationsprogramms ist die Förderung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr). Diesem Aspekt wurde bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation grosse Bedeutung beigemessen. So wurden zusammen mit den Gemeinden die Schwachstellen und Netzlücken im Langsamverkehrsnetz ermittelt und entsprechende Massnahmen zu deren Behebung formuliert. Die Veloverbindung Bahnhof – Industriering ist ins Massnahmenpaket „Schliessen von Netzlücken“ des Agglomerationsprogramm Biel/Lyss eingeflossen. Der Bund hat das Programm geprüft und das Massnahmenpaket „Schliessen von Netzlücken“ in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Die Prüfung umfasste unter anderem die Kriterien Wirksamkeit sowie Kosten/Nutzen. Es kann festgestellt werden, dass damit sowohl der Bund wie die Region das Projekt als zweckmässig und verhältnismässig beurteilen.

Ausgangslage des Geschäfts

Mit dem vorliegenden Projekt der zukünftig durchgehend vorgesehenen Rad- und Fusswegverbindung Ortszentrum – Industriegebiet Nord soll mit dem beantragten Kredit die letzte Etappe umgesetzt werden. Aufgrund der mittel- bis langfristig angelegten und konsolidierten Planungsinstrumenten der Gemeinde Lyss wird mit dem beabsichtigten Vorgehen ein unter mehreren Partnern (SBB AG, Gemeinde, Werkleitungseigentümer, Fernwärme Lyss Nord) mit verschiedenen Projektinhalten koordiniertes Geschäft vorgelegt. Damit können alle Beteiligten von einem Kostenteiler und einer abgestimmten Umsetzung profitieren. Bereits bei der ausgeführten Planungsphase und den bereits nötigen Verfahrensschritten wurden die Synergien offensichtlich und von allen Beteiligten geschätzt.

Die SBB AG beabsichtigt die Brücke über den Lyssbach (Strecke Lyss – Kerzers) im Gebiet Buchzopfen zu sanieren. Hierfür lagen vom 07.10.2013 bis 05.11.2013 die Projektunterlagen öffentlich auf. Die Abteilung Bau + Planung reichte am 18.10.2013 aufgrund rechtskräftiger Planungsinstrumente eine Eingabe beim Bundesamt für Verkehr (zuständige Bewilligungsbehörde) zum Projekt der SBB AG ein. In diesem informierte die Abteilung Bau + Planung die SBB AG über die geplante Personenunterführung Buchzopfen, welche in unmittelbarer Nähe der SBB-Brücke geplant ist. Aus Sicht der Gemeinde bestehen bei einer möglichen gemeinsamen Ausführung mehrere Synergien mit der SBB AG.

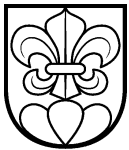
Die geplante Personenunterführung Buchzopfen ist Bestandteil des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhofgebiet und des soeben genehmigten Verkehrsrichtplans Lyss. Die Rad- und Fusswegverbindung vom Ortszentrum, wie sie ab Monopoliplatz-Bangerterpark und Lyssbachpark bis an den Lyssbach in den letzten Jahren realisiert wurde, kann mit diesem Abschnitt durchgehend fertiggestellt werden.

Wie bereits im Investitionsprogramm 2015 – 2019 festgehalten soll das Gemeindeprojekt auch mit dem Fernwärmeprojekt Lyss Nord koordiniert werden. Dazu fanden bereits diverse Besprechungen statt. Nach heutigem Stand werden die Leitungen der Fernwärme Lyss Nord auch innerhalb des Rad- und Fussweges verlegt. Somit besteht auch eine Synergie mit dem Fernwärmeprojekt Lyss Nord der Centravo AG, der ESAG und Seelandgas AG. Die SBB AG war aufgrund der Eingabe der Gemeinde Lyss bereit, ihr Sanierungsprojekt zurückzustellen. Für die Erarbeitung der Projektgrundlagen sprach der GR am 15.12.2014 für die koordinierte Planung mit der SBB AG und dem Wärmeverbund Lyss Nord einen Projektierungskredit von Fr. 80'000.00.

Rechtliche Grundlage

Gemäss Art. 46 Bst. b ist der GGR mit fakultativem Referendum zuständig für einmalige Ausgaben von Fr. 1 bis 3 Millionen.

Verkehrsrichtplan Lyss

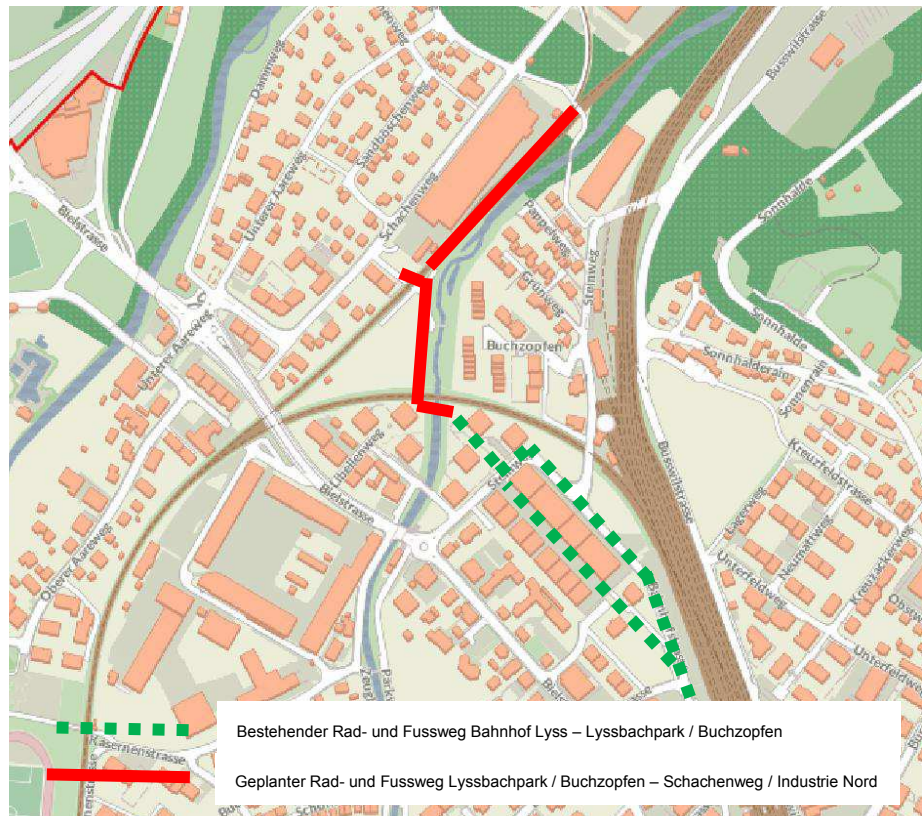
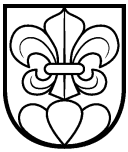


Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde, welcher im Rahmen der Ortsplanungsrevision eben aktualisiert und 2013 genehmigt wurde, sieht im Bereich Buchzopfen Handlungsbedarf für eine Rad- und Fusswegverbindung zwischen dem Bahnhofgebiet Lyss und dem Industriegebiet Nord. Einerseits aus dem Massnahmenblatt „Vernetzung“ und andererseits aus dem Massnahmenblatt „Durchlässigkeit Eisenbahnlinie“. Die Rad- und Fusswegverbindung dient auch einem sicheren Schulweg in Lyss und weiter nach Busswil. Die heute benutzte Verbindung durch die Überbauung Buchzopfen war immer wieder Gegenstand von Diskussionen mit der Anwohnerschaft und ist in der Ausgestaltung nicht befriedigend. Mit der vorgesehenen Linienführung kann zukünftig eine ebene wie auch attraktive Wegverbindung für die verschiedensten Benutzergruppen (Arbeiten, Schule, Erholung usw.) auf einer durchgehenden und sicheren Achse angeboten werden.

Im Rahmen der Überbauungsordnung Nr. 52 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) West wurde bereits eine Rad- und Fusswegverbindung im Bereich Lyssbachpark und Überbauung Libellenweg öffentlich gesichert und bis an den Lyssbach realisiert. Zur Vollendung dieser direkten Rad- und Fusswegverbindung (Bahnhof Lyss – Industrie Nord) fehlen noch folgende Teilprojekte:

- Modul 1: Neubau Brücke „Buchzopfen“ über Lyssbach
- Modul 2: Neubau Personenunterführung (PU) Buchzopfen
- Modul 3: Neubau Rad- und Fussverbindung PU Buchzopfen – Schachenweg / Industrie-ring

und werden mit dem vorliegenden Kredit vollumfänglich abgedeckt.



Übersichtskarte Rad- und Fusswegverbindung Zentrum – Industrie Nord

Investitionsprogramm 2015 – 2019

Im Investitionsprogramm 2015 – 2019 ist das Modul 1 unter Projekt-Nr. 3131.21 mit Fr. 150'000.00 und die Module 2 und 3 unter Projekt- Nr. 3131.51 mit Fr. 600'000.00 im Jahr 2015 also mit insgesamt Fr. 750'000.00 als Nettokosten (Gemeindeanteil) vorgesehen.

Projekt

Die Ingenieurarbeiten wurden an das Ingenieurbüro smt AG Bern vergeben. Zusammen mit der SBB AG und der Fernwärme Lyss Nord wurde ein Projekt bestehend aus einer Brücke, einer Personenunterführung und einem Rad- und Fussweg ausgearbeitet. Es zeigte sich schnell, dass wie erwähnt alle Parteien von dieser gemeinsamen Projektierung profitieren. Für den Bau

des Rad- und Fussweges ist vorgängig der Rückbau des südlich gelegenen Industrieabstellgleises der Gemeinde notwendig. Dieser Gleisabschnitt befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Zudem wird dieses Abstellgleis auch nicht mehr benötigt. Der Gleisanschluss des Industriegebiets Nord wird über das nördliche Gleis sichergestellt. Die Kosten für den Rückbau sind Bestandteil des Kostenvoranschlags. Das rückzubauende Gleis ist im Besitz der Gemeinde, das Land gehört jedoch der SBB AG. Der neue Weg verläuft somit zum Teil auf SBB-Land. Für diesen Landhandel fanden bereits erste Gespräche statt. Die SBB AG hat ihre Zustimmung für einen Landhandel bereits abgegeben.

Neubau Brücke „Buchzopfen“ über Lyssbach

Die Brücke über den Lyssbach wird mittels zwei Fundamenten in Stahlbeton mit je drei Micropfählen fundiert. Es ist eine einfache kostengünstige dauerhafte Holzbrücke vorgesehen. Die Brücke überspannt eine lichte Weite von rund 14.00 Meter und ist 3.10 Meter breit.

Personenunterführung (PU) / Pumpwerk

Die Unterführung besteht aus Stahlbetonfertigelementen, die auf einem vorbereiteten Fundament während eines Streckenunterbruchs verlegt werden. Die PU ist 4.50 Meter breit und besitzt eine lichte Höhe von 2.70 Meter. Das anfallende Regenwasser in der Unterführung wird mittels einer Pumpe direkt in den Lyssbach entwässert. Das Pumpwerk wird anschliessend, wie sämtliche Pumpwerke der Gemeinde, der ARA Lyss-Limpachtal für Betrieb und Unterhalt übergeben.

Rad- und Fussweg

Der Weg ist die Fortsetzung des bestehenden Rad- und Fusswegnetzes ab Bahnhof Lyss. Anschlusspunkte sind die bestehenden Wege im Bereich Libellenweg / Steinweg beim Lyssbach. Der Weg wird mit einem Schwarzelbelag ausgeführt. Das Regenwasser wird über die Schulter entwässert. Die Fahrbahn aus Belag ist 3.10 Meter breit. Der Weg besitzt beidseitig ein 0.30 Meter breites Bankett für die Entwässerung. Der Weg wird grundsätzlich unterhalb des bestehenden Lyssbachdammes geführt. Höhenanpassungen zum Damm werden mittels Blocksteinen überbrückt.

Der Weg ist in zwei Abschnitte unterteilt. Unter dem 1. Teil wird der Abschnitt PU bis Anschluss Schachenweg und als 2. Teil der Abschnitt Anschluss Schachenweg bis Anschluss Gleisübergang „Buchzopfen“ definiert.

Ein weiterer Anschluss ist bei der bestehenden Holzbrücke „Buchzopfen“ vorgesehen. Der Weg verläuft im 1. Teil stets auf Gemeindeland. Im Bereich des 2. Teils verläuft der Weg wie bereits erwähnt zum Teil auf SBB-Land (Bereich Industriegeleis). Aus Kostengründen wird generell auf einen beidseitigen Randabschlussstein verzichtet. Zudem wird nur eine Schicht Schwarzelbelag eingebaut. Ein sogenannter Tragdeckschichtbelag (früher Melio) eignet sich für diese Weganforderungen am besten.

Strassenbeleuchtung

Es sind 15 Kandelaber (4 Meter) mit LED-Leuchten vorgesehenen. Die Personenunterführung wird mit einer Vandalensicheren LED Beleuchtung ausgestattet.

Kosten

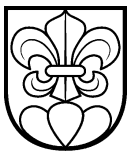
Der Kostenvoranschlag der Bruttokosten sieht mit einer Genauigkeit von +/- 10% wie folgt aus:

Modul 1; Neubau Brücke „Buchzopfen“ über Lyssbach

Baumeisterarbeiten	Fr.	47'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	7'000.00
Holzbau	Fr.	60'000.00
Honorare	Fr.	21'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	11'000.00
Zwischentotal		146'000.00
MwSt.		12'000.00
Total	Fr.	158'000.00

Modul 2; Neubau Personenunterführung (PU) Buchzopfen

Baumeisterarbeiten	Fr.	207'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	7'000.00





Vorgefertigte Betonelemente	Fr.	300'000.00
Aufwendungen SBB (Gemeindeanteil)	Fr.	265'000.00
Pumpwerk (Anschluss an PLS)	Fr.	15'000.00
Honorare	Fr.	129'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	60'000.00
Zwischentotal		983'000.00
MwSt.		80'000.00
Total	Fr.	1'063'000.00

Modul 3a; Neubau Rad- und Fussverbindung PU Buchzopfen – Schachenweg

Baumeisterarbeiten	Fr.	167'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	10'000.00
Honorare	Fr.	36'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	19'000.00
Zwischentotal		232'000.00
MwSt.		18'000.00
Total	Fr.	250'000.00

Modul 3b; Neubau Rad- und Fussverbindung Schachenweg – Industriering (Bereich Industriegleis)

Baumeisterarbeiten	Fr.	187'000.00
Sanierung Gleisübergang „Buchzopfen“	Fr.	17'000.00
Strassenbeleuchtung	Fr.	26'000.00
Honorar	Fr.	41'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	22'000.00
Zwischentotal		293'000.00
MwSt.		24'000.00
Total	Fr.	317'000.00

Bruttokostenzusammenstellung (inkl. MwSt.)

Modul 1; Neubau Brücke	Fr.	158'000.00
Modul 2; Neubau Personenunterführung	Fr.	1'063'000.00
Modul 3a; Neubau Rad- und Fussverbindung	Fr.	250'000.00
Modul 3b; Neubau Rad- und Fussverbindung	Fr.	317'000.00
Bruttokosten Total	Fr.	1'788'000.00

Entnahme Spezialfinanzierung Buchgewinne Finanzvermögen

Der Gemeindeanteil des Rad- und Fusswegprojekts soll auch über die Spezialfinanzierung Buchgewinne Finanzvermögen mitfinanziert werden. Das vorliegende Projekt entspricht der Zweckbestimmung dieser Spezialfinanzierung. Es ist eine Entnahme in Höhe von Fr. 500'000.00 vorgesehen.

Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (2015-2018). Das Projekt wurde schon vor Jahren eingegeben und durch die Region, den Kanton wie auch die zuständigen Bundesstellen geprüft und definitiv ins Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen. Der Bund und der Kanton unterstützen mit diesem Programm Agglomerationsverkehrsprojekte, welche den Kriterien der Agglomerationsprogramme entsprechen.

Die Bruttokosten werden gemäss Vorgaben nach folgendem Kostenteiler finanziert:

1. Kostenteiler: Bund 30% - Kanton/Gemeinde 70%
2. Kostenteiler: Kanton 35% - Gemeinde 65%

Zum heutigen Zeitpunkt können mit folgenden anrechenbaren Kosten (inkl. MwSt.) gemäss Kostenaufteilung nach Bauherren gerechnet werden:

Modul 1; Neubau Brücke	Fr.	146'000.00
Modul 2; Neubau Personenunterführung	Fr.	1'015'000.00
Modul 3a; Neubau Rad- und Fussverbindung	Fr.	220'000.00
Modul 3b; Neubau Rad- und Fussverbindung	Fr.	287'000.00

Total **Fr. 1'668'000.00**

Zum heutigen Zeitpunkt kann mit folgender Kostenaufteilung gerechnet werden:

Bund	Fr.	500'400.00
Kanton	Fr.	408'660.00
Gemeinde	Fr.	758'940.00
Total	Fr.	1'668'000.00

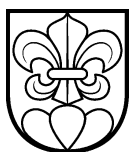
Für die definitive Anmeldung beim Agglomerationsprogramm Biel-Bienne ist die vorliegende Kreditgenehmigung durch den GGR über den Bruttobetrag Voraussetzung.

Weiteres Vorgehen / Termine

Die Rückweisung des Geschäfts hat, wie bereits angesprochen, Einfluss auf den Baubeginn. Nach Beschluss des Baukredits wird das bereits erstellte Baugesuch definitiv im Herbst 2015 beim Regierungsstatthalteramt Seeland zusammen mit dem Fernwärmeprojekt Lyss Nord eingereicht. Zielsetzung ist anfangs 2016 die Baubewilligung zu erhalten. Anschliessend wird mit der SBB AG und der Wärme Lyss Nord das Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Die Ausführung ist im Frühling 2017 geplant. Dazu muss mit der SBB AG ein neues Zeitfenster für die Hauptarbeiten PU definiert werden. Weiter wird das definitive Gesuch auf Grundlage des vorliegenden Beschluss für die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss eingereicht.

Anwohnerinfo

Die Anwohnenden wurden durch die Bauherren am 31.03.2015 über die laufenden Planungsarbeiten informiert. Im Herbst 2015 werden die Anwohnenden wiederum informiert.



Varianten und Nachhaltigkeitsbeurteilung

Das vorliegende Projekt stützt sich auf die erwähnten aktuell genehmigten Planungs- und Projektgrundlagen wie auch die bereits ausgeführten Teilabschnitte ab. Abklärungen für Varianten in der Linienführung usw. war Gegenstand dieser Planungsprozesse.

Für das vorliegende Kreditgeschäft wurde eine Nachhaltigkeitsbeurteilung mit dem Berner Nachhaltigkeitskompass durchgeführt. Das Projekt wurde in den Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft analysiert. Das Vorhaben ist in sämtlichen Dimensionen und somit auch in der Gesamtbetrachtung nachhaltig. Das Vorhaben fördert die nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Lyss.

Mitbericht Finanzen

Wie im Geschäft erwähnt sind im Finanzplan 2015 – 2019 für dieses Bauvorhaben gesamthaft Fr. 750'000.00 im Jahr 2015 enthalten. Entsprechend sind auch die Investitionsfolgekosten in der Laufenden Rechnung eingestellt.

Da die Investitionen später anfallen wird die Laufende Rechnung der Jahre 2015 und 2016 um die Investitionsfolgekosten entlastet.

Die Abschreibungen wurden gemäss kantonalen Vorgaben nach HRM2 berechnet: Linear, ab Fertigstellung (2017) mit einer Nutzungsdauer von 40 Jahren.

Die Entnahme aus der Spezialfinanzierung Buchgewinne in Höhe von Fr. 500'000.00 wurde im Rahmen der ordentlichen Abschreibungen in der Berechnung berücksichtigt. Der Saldo der Spezialfinanzierung Buchgewinne beträgt Ende 2014 Fr. 5.8 Millionen.

Die Investition löst folgende Investitionsfolgekosten aus:

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	Durchschnitt (41 Jahre)
Buchwert		1'221'000	1'767'661	772'862	752'523	
Bruttoinvestition	1'221'000	567'000				
Beteiligungen Dritter			-974'460			
Buchwert vor Abschreibung	1'221'000	1'788'000	793'201	772'862	752'523	
Abschreibung (linear, 40 Jahre Nutzungsdauer = 2.5%)	0	20'339	20'339	20'339	20'339	
Restbetrag Buchwert	1'221'000	1'767'661	772'862	752'523	732'184	

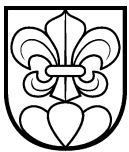
Jährliche Kapitalkosten						
Abschreibung	0	20'339	20'339	20'339	20'339	
Entnahme SF Buchgewinne		-20'339	-20'339	-20'339	-20'339	
Verzinsung 2.5%	30'500	44'200	19'300	18'800	18'300	
Kapitalkosten	30'500	44'200	19'300	18'800	18'300	18'650.00

Erwägungen

Eintreten ist unbestritten.

Erwägungen

Rolf Christen, Gemeinderat, BDP: Der Redner verzichtet auf eine Präsentation, da die Details bereits an der letzten Sitzung erläutert wurden. Zusammen mit dem Abteilungsleiter Bau + Planung, Ruedi Frey, wurden die Fraktionen besucht, das Geschäft vorgestellt und Fragen beantwortet. In der Zwischenzeit wurde mit der SBB AG Kontakt aufgenommen um festzustellen, wie nun der zeitliche Ablauf aussieht. Die SBB AG hat signalisiert, ihre Sanierungsarbeiten um ein Jahr (Frühling 2017), zu verschieben, sollte das Parlament heute dem Radweg zustimmen. Die Nutzung der Synergien mit den SBB AG wären somit gewährleistet. Falls das Geschäft heute abgelehnt wird, bleibt der zeitliche Ablauf für die Sanierungsarbeiten (Frühling 2016) der SBB AG bestehen. Die Stellungnahme des Vereins seeland biel/bienne konnte ebenfalls geliefert werden. Die Stellungnahme zeigt die Bedeutung dieses Projekts für den Langsamverkehr in diesem Gebiet deutlich auf wie auch die Bedingungen für den Agglomerationsfonds. Die Gemeinde Lyss kann eine finanzielle Beteiligung aus dem Fonds des Agglomerationsprogramm Biel-Bienne erwarten. Weiter konnte die ungefähre Nutzung dieses Radweges (Schachenweg und Industriering Nord) aufgezeigt werden. Von verschiedenen Seiten besteht ein Bedürfnis. Nun geht es darum, den letzten Teil der Verbindung Bahnhof – Schachengebiet und Industriering Nord gemäss Verkehrsrichtplan zu realisieren. Nicht im Geschäft enthalten, jedoch vom Redner bereits ein paar Mal erwähnt, sind Voraussetzungen für die Zukunft. Mit dem Radweg kann der geplante Entsorgungshof hinter der Osterwalder AG einfacher zugänglich gemacht werden. Zur Zeit läuft die Vernehmlassung zu diesem Entsorgungskonzept. Die Antworten werden gelegentlich dem GGR vorgelegt. Falls der Entsorgungsplatz wie auch der Radweg realisiert werden können, ergibt sich daraus eine gute Synergie. Der Redner bedankt sich und hofft auf die Zustimmung.



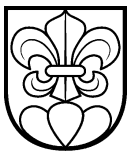
Die Parlamentskommission Bau + Planung hat keine Einwände.

Peter Schertenleib, FDP/glp: Die Fraktion FDP/glp hat an der letzten Sitzung die Rückweisung des Geschäftes bewirkt. Der Nutzen konnte neben den klar ausgewiesenen Kosten nicht hinreichend nachvollzogen werden. Das Geschäft hätte auch abgelehnt werden können. Die Fraktion FDP/glp hat fairerweise einer Rückweisung und weiteren Informationen zugestimmt, um sich später noch einmal vertieft damit auseinanderzusetzen. Nun wurden mehrere und vertiefte Informationen geliefert. Eine Benutzeranalyse der Ecomptima AG liegt ebenfalls vor. Selbstverständlich könnte an der Verlässlichkeit dieser Analyse gezweifelt werden. Die Zahlen wurden jedoch von Fachleuten erhoben, gelten als Grundlage und dürfen genutzt werden. Der Besuch in der Fraktion durch GR, Rolf Christen und Abteilungsleiter Bau + Planung, Ruedi Frey fand die Fraktion FDP/glp sehr hilfreich. An diesem Anlass ist es den beiden Herren gelungen, den Nutzen plausibel und glaubhaft zu erläutern. Vor allem die komplexen Zusammenhänge mit den Synergien wurden dabei gut aufgezeigt. Auch der Gesamtzusammenhang mit der Verkehrsplanung der Region wie auch die Verkehrsplanung Langsamverkehr für die Gemeinde Lyss selbst. Die Fraktion FDP/glp bedankt sich für diesen Einsatz, die Erläuterungen und für die Darstellung des vorliegenden Geschäftes. Es bleibt bei einem kostspieligen Unterfangen und es war nicht einfach in der Fraktion FDP/glp eine klare eindeutige Meinung zu finden. Die Fraktion FDP/glp hat den Beschluss gefasst, das Geschäft mehrheitlich zu unterstützen. Klar ist, dass die Fraktion FDP/glp anders gestimmt ist, als bei der letzten Sitzung.

Bruno Affolter, BDP: Bereits an der letzten Sitzung hat der Redner den Standpunkt der Fraktion BDP zu diesem Geschäft erklärt. Die Fraktion BDP hat die Meinung seither nicht geändert und unterstützt das Geschäft immer noch voll und ganz. Der Redner bedankt sich bei der Abteilung Bau + Planung für die rasche Wiederaufarbeitung dieses Geschäftes. Der Redner verzich-

tet auf die Wiederholung von Fakten und Zahlen, diese können dem Geschäft entnommen werden. Heute Abend stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die Gemeinde Lyss für den Langsamverkehr und die damit verbundenen Kosten bereit ist. Für den Redner liegt der Nutzen auf der Hand. Die Entlastung vom motorisierten Individualverkehr ist nur ein Stichwort. Möglicherweise werden viele Autofahrende auf das Radfahren umsteigen, wenn eine gute Infrastruktur zur Verfügung steht. Die Benutzeranalyse zeigt in diesem Zusammenhang ein doch recht grosses Potential auf. Der Redner drückt sich mit den Worten von Jan Gehl aus: „Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Mass respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils sondern in jenem der Fussgänger und Fahrradfahrer tickt“. Jan Gehl ist einer der erfolgreichsten Städteplaner weltweit. Unter anderem hat er Kopenhagen zu einer der fahrradfreundlichsten Städten der Welt gemacht. Momentan sind in Kopenhagen 37% aller Personen mit dem Fahrrad unterwegs. Weitere 38% zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies sind Zahlen, welche für den Redner absolut erstrebenswert sind und eine Stadt lebens- und liebenswert machen. Dies kommt jedoch nicht von ungefähr und die verantwortlichen Personen müssen sich darum kümmern, mit dem Wissen, dass dies mit Kosten verbunden ist. In diesem Sinn unterstützt die Fraktion BDP den Antrag des GR voll und ganz.

Katrin Meister, SP: Die Fraktion SP/Grüne steht wie bereits an der Sitzung vom 22.06.2015 immer noch hinter dem Geschäft. Bereits damals war für die Fraktion SP/Grüne der Nutzen klar. Schaut man sich die Bevölkerungsstruktur im Wohnquartier und die Anzahl Personen, welche im Industriegebiet arbeiten an, wird deutlich, dass dort viele Personen den Radweg benützen werden. Momentan wohnen im Quartier zwar noch viele ältere Personen, welche den Weg zu Fuss benützen werden. Immer wieder werden jedoch Einfamilienhäuser an Familien mit Kindern verkauft. Die Rednerin ist sich sicher, dass viele Personen mit Kindern in das Quartier ziehen und froh sind, eine sichere Verbindung ins Zentrum benutzen zu können. Nebst allen Argumenten, welche an der letzten Sitzung bereits erwähnt wurden, rückte auch die Tatsache ins Zentrum, dass der Radweg bereits im Verkehrsrichtplan vorgesehen wurde. Die Privatpersonen, welche ihre Teilstücke aufgrund des Verkehrsrichtplans von der Gemeinde „aufgebrummt“ bekamen, sind bereits soweit und haben ihren Teil realisiert. Eine Ablehnung des Radweges würde gegenüber dem Gewerbe sowie den Privaten ein schlechtes Zeichen abgeben. Es würde so aussehen, als nähme die Gemeinde Lyss ihre eigene Planung nicht mehr ernst. Die Fraktion SP/Grüne ist zudem der Meinung, dass ein solcher Radweg nie wieder so günstig realisiert werden kann wie heute. Die Synergien wurden im Geschäft ausgewiesen. Die Gelder aus dem Agglomerationsfonds wären ebenfalls verloren. Für die Fraktion SP/Grüne ist heute der richtige Zeitpunkt für die Realisierung dieses Radweges.



Heinz Garo, EDU: Der Redner bedankt sich im Namen der Fraktion SVP bei GR Rolf Christen sowie der Abteilung Bau + Planung für die ausführlichen Zusatzinformationen. Trotzdem bleibt die Meinung bestehen. Die Fraktion SVP wird das Projekt nicht unterstützen. Die Gründe sind die gleichen, wie sie an der Sitzung vom 22.06.2015 ausführlich erwähnt wurden. Selbstverständlich können diese im Protokoll nachgelesen werden. Mittlerweile ist sogar noch ein Grund mehr dazu gekommen. Die Fraktion SVP ist mit dem Kostenverteiler der beteiligten Parteien nicht einverstanden. Der Redner hat zwei persönliche Bemerkungen zu diesem Geschäft welche nicht die Ratsmitglieder sondern Besuchenden oder Aussenstehenden betreffen. Der Redner geht davon aus, dass jeder seine eigene Meinung vertreten darf ohne dabei massiv angegriffen zu werden. Dem Redner ist jedoch genau das passiert. An der Sitzung vom 22.06.2015 hat er das vorliegende Geschäft abgelehnt. Daraufhin wurde er kontaktiert und massiv angeschuldigt. Der Redner fügt hinzu, dass das betroffene Wohngebiet weder von ihm noch von der Fraktion SVP als zweitklassig angeschaut und behandelt wird. Genau dies wurde dem Redner jedoch vorgeworfen.

Beschluss mit 21 : 16 Stimmen

Der GGR beschliesst den Neubau eines Radweges (Schulweg) im Abschnitt Lyssbachpark bis Schachenweg / Industriering und spricht dafür einen Baukredit in der Höhe von Fr. 1'788'000.00 (Bruttokreditanteil, Gemeindeanteil nach Abzug von Beiträgen aus Agglomerationsprogramm voraussichtlich Fr. 758'940.00. Bestandteil davon ist der am 15.12.2014 durch den GR bewilligten Projektierungskredit von Fr. 80'000.00, der damit abgelöst wird. Gleichzeitig wird aus der Spezialfinanzierung „Buchgewinne“ eine Entnahme von Fr. 500'000.00 beschlossen.

Mit dem Vollzug wird der GR beauftragt. Der GR wird ermächtigt, notwendige und zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, sofern sie den Gesamtcharakter des Projektes nicht verändern. Der GR kann diese Kompetenz an die zuständige Abteilung delegieren.

Dieser Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss Art. 46 der Gemeindeordnung (GO).

Beilagen

Übersichtsplan 1:500 / Nachhaltigkeitsbeurteilung / Benutzeranalyse / Stellungnahme Verein see-land.biel/bienne

