

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

Ausgangslage / Vorgeschichte

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

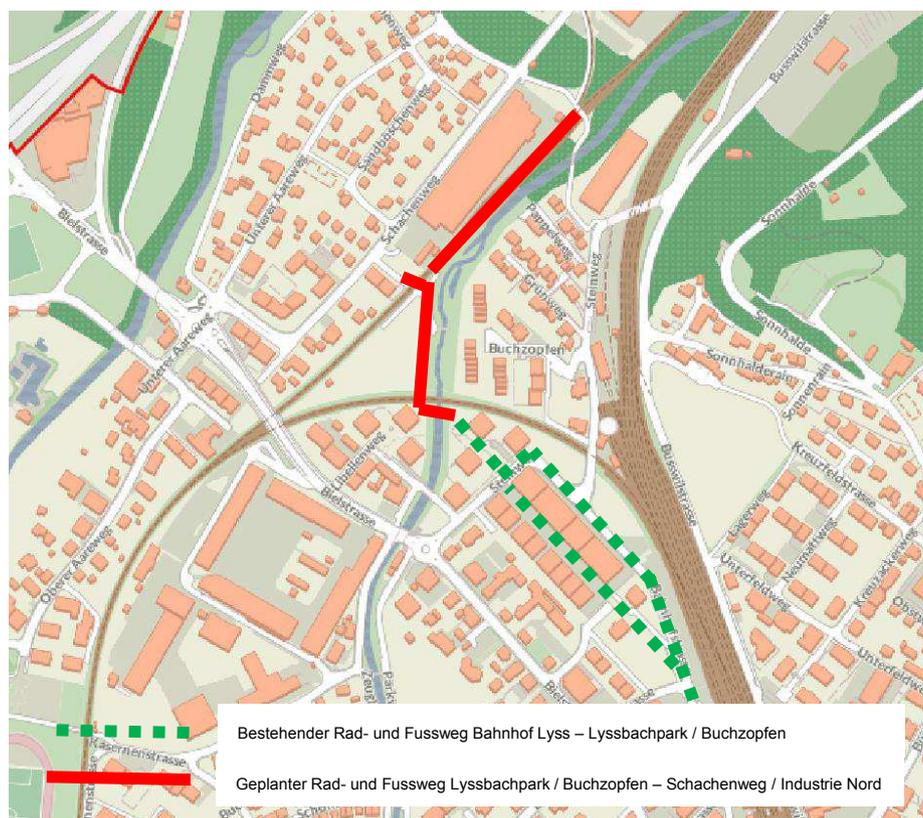
Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde, welcher im Rahmen der Ortsplanungsrevision eben aktualisiert und 2013 genehmigt wurde, sieht im Bereich Buchzopfen Handlungsbedarf für eine Rad- und Fusswegverbindung zwischen dem Bahnhofgebiet Lyss und dem Industriegebiet Nord. Einerseits aus dem Massnahmenblatt „Vernetzung“ und andererseits aus dem Massnahmenblatt „Durchlässigkeit Eisenbahnlinie“. Die Rad- und Fusswegverbindung dient auch einem sicheren Schulweg in Lyss und weiter nach Buswil. 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 / Industriering

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 z. T. 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

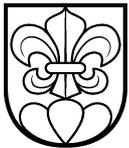
Die Unterführung besteht aus Stahlbetonfertigelementen, die auf einem vorbereiteten Fundament während eines Streckenunterbruchs verlegt werden. Die PU ist 4.50 Meter breit und besitzt eine lichte Höhe von 2.70 Meter. Das anfallende Regenwasser in der Unterführung wird mittels einer Pumpe direkt in den 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 Schwarzbelag 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 z.T. auf SBB-Land (Bereich Industriegleis). Aus Kostengründen wird generell auf einen beidseitigen Randabschlussstein verzichtet. Zudem wird nur eine Schicht Schwarzbelag 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
<hr/>		
Zwischentotal		232'000.00
MwSt.		18'000.00
<hr/>		
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
<hr/>		
Zwischentotal		293'000.00
MwSt.		24'000.00
<hr/>		
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
<hr/>		
Bruttokosten Total	Fr.	1'788'000.00



Kostenteiler / Synergien

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um die Bruttokosten. Es kann aber zum heutigen Zeitpunkt von diversen Synergien ausgegangen werden. So werden die Aushub- und Wiederauffüllungsarbeiten für die Fernwärmeleitungen und weiterer Werkleitungen innerhalb des Weges durch die Wärme Lyss Nord und die Werkleitungseigentümer mitfinanziert. Eine Kostenangabe dazu ist zum heutigen Zeitpunkt aufgrund des Projektstandes noch nicht möglich. Weiter können Baukosten wie z.B. Bauinstallation mit der SBB AG und der Fernwärme Lyss Nord usw. aufgeteilt werden.

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. 5000'000.00 vorgesehen.

Agglomerationsprogramm Biel-Bienne

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 kann mit folgender Nettokostenaufteilung gerechnet werden:

Bund	Fr.	536'400.00
Kanton	Fr.	438'060.00
Gemeinde	Fr.	813'540.00
<hr/>		
Bruttokosten Total	Fr.	1'788'000.00

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

Weiteres Vorgehen / Termine

Damit die verschiedenen terminlichen Randbedingungen eingehalten werden können, wird die Abteilung Bau + Planung im Mai 2015 ein Baugesuch beim Regierungsstatthalteramt Seeland zusammen mit dem Fernwärmeprojekt Lyss Nord einreichen. Zielsetzung ist im August 2015 die Baubewilligung zu erhalten. Anschliessend wird mit der SBB AG und der Wärme Lyss Nord das Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Die Ausführung ist im Sommer 2016 geplant. Dazu wurde bereits mit der SBB AG ein Zeitfenster für die Hauptarbeiten PU provisorisch definiert. Diese finden zwischen dem 23.07.2016 und 26.07.2016 statt.

Anwohnerinfo

Die Anwohner wurden durch die Bauherren am 31.03.2015 über die laufenden Planungsarbeiten 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. Die detaillierte Auswertung liegt dem Geschäft bei.



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

Ursprünglicher Antrag

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. 813'540.00. 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.

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

Eintreten

Eintreten ist unbestritten.

Erwägungen

Christen Rolf, BDP: Dass es sich beim Betrag von Fr. 1'788'000.00 um einen hohen Betrag handelt ist unbestritten. Der Redner macht jedoch darauf aufmerksam, dass der letzte Teil dieser Wegverbindung vom Ortszentrum – Industriering Nord ein Teil einer langen Planung ist. Der Entwicklungsschwerpunkt „Bahnhof“ wurde bereits 1996 verabschiedet und der Fussweg ist ein Teil davon. Der Verkehrsrichtplan, welcher Teil der Ortsplanungsrevision ist, wurde im Jahr 2013 verabschiedet. Der Zonenplan wurde vom GGR und der Verkehrsrichtplan von Arbeitsgruppen erarbeitet in welchen Parlamentsmitglieder ebenfalls Einsitz hatten. Dies ist der letzte Teil einer Strassenverbindung welche grösstenteils bisher von privaten ausgeführt wurde und nun am Steinweg in einer Sackgasse endet. Da die Gemeinde Lyss diesbezüglich nicht unter Druck steht, könnte das Projekt auch erst in zwei oder drei Jahren umgesetzt werden. Der Zeitplan wird jedoch heute von der SBB gesteuert. Die Brücke der SBB, welche den Lyssbach überquert, muss saniert werden. Die SBB hat die Baueingabe bereits gemacht. Um allfällige Synergien zu nutzen hat die Abteilung Bau + Planung die SBB gebeten, mit der Ausführung noch abzuwarten. Die Synergien, welche im Entwicklungsschwerpunkt sowie im Verkehrsrichtplan vorgesehen sind (z.B. Bahndurchstich) könnte bei einer möglichen gemeinsamen Ausführung genutzt und günstiger realisiert werden. Aus diesem Grund ist die Abteilung Bau + Planung auf diesen Zug aufgesprungen. Der Zeitplan wird deshalb von der SBB vorgegeben. Die SBB hat eine Vorlaufzeit von rund zwei Jahren. Um die betroffene Strecke im nächsten Jahr unterbrechen zu können, hat die SBB bereits mit der Planung begonnen. Es können Synergien für die Gemeinde wie auch für künftige Partner gewonnen werden. Der geplante Weg ist ebenfalls ein Teil (2. Teil) des Agglomerationsprogrammes 2015 – 2018 von Biel. Der Redner ist froh über all die Fragen und Rückmeldungen, welche er erhalten hat und bedankt sich dafür. Es wurde gefragt, wer diese Strasse nutzen werde. Dieser zusätzliche Rad- und Fussweg erschliesst die Wohnbevölkerung im Schachenquartier, Pendler wie auch ArbeitnehmerInnen im Industriering Nord. Anstelle der Länggasse könnte der Rad- und Fussweg auch eine Alternativroute für den Schulweg sein. Es gibt einige, welche von Busswil via Bautec AG – Riedli in den Industriering Nord fahren. Zudem dient der Weg auch dazu um in das Naherholungsgebiet „Fenchneren“ zu gelangen. Nicht aufgeführt ist die zukünftige Erschliessung der neuen Sammelstelle bzw. des Entsorgungplatzes. Der GR wird Ende dieses Monats mit einer Vernehmlassung an die Fraktionen, das Gewerbe, die Ladenbesitzenden sowie an die Senioren/Seniorinnen treten. Der GR wird vorstellen, wie in Zukunft die Entsorgung organisiert werden könnte, wenn der Platz am „Viehmarktplatz“ nicht mehr vorhanden ist. Ein grosses Thema spielt dabei auch das Unternehmen Edi Entsorgungsdienste AG. Hinter der Osterwalder AG wird die Edi Entsorgungsdienste AG einen grossen Entsorgungshof errichten und für die Gemeinde eine attraktive Alternative sein. Nach wie vor werden viele mit dem Fahrzeug jedoch auch viele mit dem Fahrrad und dem Fahrradanhänger zum Entsorgungshof fahren.

Welchen Synergien kann die Gemeinde Lyss in Zusammenarbeit mit der SBB erwarten: Falls die Gemeinde auf diesen Zug aufsteigen kann, können ca. Fr. 300'000.00 gespart werden. In diesem Fall müsste die Bahnsicherheit sowie die bahnspezifischen Bauarbeiten nicht selbst gewährleistet werden. Weiter könnten Belags- und Auffüllarbeiten sowie die Baustelleninstallation mit der SBB geteilt werden. Die entsprechenden Pläne lagen auf und konnten eingesehen werden. Eine weitere Synergie wird sich mit den Werksleitungseigentümer ergeben. Die Energie Seeland AG (ESAG) wird im selben Rahmen die Elektrizitätsleitungen erneuern. Zudem gibt es eine Synergie mit der künftigen Fernwärme Lyss Nord. Der Redner hat schon gehört, dass



es hiess, dass die Fernwärme Lyss Nord die Zusammenarbeit nicht brauche und das Projekt auch anders realisieren könnte. Selbstverständlich könnten die Leitungen auch an einem anderen Ort verlegt werden. Früher oder später müssen die Leitungen jedoch den Lyssbach und die Bahn unterqueren und dieses Vorhaben kostet viel Geld. Aus diesem Grund macht es Sinn, bei dieser Gelegenheit die Zusammenarbeit zu wählen und auf den Zug aufzuspringen. Der Geschäftsführer der ESAG, Rudolf Eicher hat dem Redner die Erlaubnis erteilt, zitiert zu werden. Rudolf Eicher, ESAG hat dem Redner mitgeteilt, dass mit Synergiekosten von ca. Fr. 0.5 Mio. gerechnet werden kann. Die Behauptung, es gäbe keinen Synergienutzen ist falsch. Weiter ergeben sich auch Synergien mit den beiden Industriegleisen. Ein Gleis befindet sich hinter dem ehemaligen Zylissgebäude. Dieses ist verwachsen und nicht mehr im Einsatz. Die Gleise gehören der Gemeinde Lyss, das Land aber der SBB. Die Haftpflichtversicherung hat den Rückbau gefordert, da die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist und auch nicht mehr als Abstellgleis benutzt werden darf. Diese Arbeiten sind in den Kosten des Gesamtprojektes enthalten. Ebenfalls in den Kosten enthalten ist der Bahnübergang, welcher nach wie vor für Skateboard- und Trottinettfahrer eine Gefahr ist, welche mit viel Tempo herunterfahren. Diese Gleisübergänge müssen saniert werden. Dem Redner ist bewusst, dass allfällige Synergien mit Partnern, nicht zum heutigen Zeitpunkt definiert werden können. Die Gründung der Fernwärme Lyss Nord wird anfangs August sein. Der Termin mit dem Notar ist bereits definiert. Mit vorliegendem Geschäft unterstützt die Gemeinde Lyss auch das „Leuchtturmprojekt Fernwärme“, indem dazu eine Grundlage geschaffen wird. Im besten Fall kann die Gemeinde Lyss profitieren und den Betrag von Fr. 813'000.00 mit den Werkeigentümern ESAG und der Fernwärme Lyss Nord teilen. Diese Beträge sind allerdings nicht ausgewiesen und können auch noch nicht ausgewiesen werden. Da die Firma noch nicht existiert, können noch keine Verhandlungen geführt werden. Die Firma Fernwärme Lyss Nord wird jedoch Anfang August 2015 gegründet. Die Verhandlungen werden anschliessend auf operativer Ebene geführt, das heisst zwischen der Abteilung Bau + Planung den ausführenden Personen sowie den Verantwortlichen der Fernwärme Lyss Nord. Die Verhandlungen werden nicht auf Stufe GR stattfinden. Zudem ist geplant, dass der Redner im Verwaltungsrat, gegebenenfalls als Präsident, der Fernwärme Lyss Nord Einsitz nehmen wird. Um einem Interessenskonflikt vorzubeugen wird sich der Redner zu Fragen diesbezüglich nicht äussern.



Anhand von Folien zeigt der Redner die geplanten Vorhaben: Der vorliegende Plan ist bereits bekannt. Ersichtlich ist die Überquerung des Lyssbaches, die Unterführung der SBB Gleise sowie der relativ einfach gestaltete Weg, welcher hinter der Zyliss durchführt (Total 3 Module). Die Brücke über den Lyssbach ist ebenfalls relativ einfach gestaltet. Schaut man das ganze aus dem Profil heraus an, sieht man die unterführten Leitungen, welche für die Fernwärme Lyss Nord benötigt werden. Bereits hier ist klar, dass sich Synergien bei gemeinsam ausgeführten Aufgaben ergeben. Die Fernwärme Lyss Nord müsste alleine zur Durchquerung des Lyssbaches einen Wasserbauplan erstellen und die entsprechenden Auflagen durchlaufen. Die Unterführung bei der SBB wird ausgehoben und ein Modul wird eingesetzt. Auf der linken Seite sind die Werkleitungen, sowie die beiden Hin- und Rückleitungen der Fernwärme Lyss Nord zu sehen, bei denen die Synergien wunderbar ersichtlich werden. Würde ein Bauherr alleine alles erstellen, müsste mit ganz anderen Kosten gerechnet werden. Die Strasse bzw. der Radweg wird geteert und auf Randsteine wird verzichtet. Dies ist somit keine Luxuslösung. Auf einen Kiesweg wurde jedoch bewusst verzichtet, da dieser im Vergleich zum Belag schwieriger oder aufwändiger zu unterhalten ist. Auf den Folien ist nicht zu erkennen, dass darunter noch die Elektrizitätsleitungen der ESAG und vom Fernwärmepartner eingelegt werden. Im Agglomerationsprogramm 2015 – 2018 ist das Ganze aufgenommen angemeldet und genehmigungsfähig. Das Geld befindet sich in einem Fonds des Kantons, welches von der Gemeinde bezogen oder nicht bezogen werden kann. Der Redner versteht das Argument des GGR, dass die Gelder des Kantons und des Bundes allgemeine Steuergelder seien. Das stimmt, jedoch wird die Gemeinde Lyss durch den Verzicht keinen einzigen Rappen beim Kanton oder Bund sparen können, denn das Geld befindet sich bereits im Fonds. Entweder holt sich die Gemeinde Lyss das Geld oder andere Projekte mit einer tieferen Priorität. Das Geld wäre im Prinzip für die Gemeinde Lyss nicht mehr vorhanden. Die Gemeinde Lyss hätte lediglich Mittel im Fonds, für schlechter priorisierte Vorhaben. Der GGR muss dem Bruttokredit von Fr. 1.8 Mio. zustimmen, danach wird das Geschäft beim Fonds angemeldet, damit der „Teiler“ definitiv zugesichert werden kann. Dazu braucht es jedoch die Sicherheit, dass das Projekt vom Parlament unterstützt und ausgeführt werden kann. Werden die Gelder nicht zugesprochen, so wird der Radweg nicht gebaut. Der

Redner hofft, dass der Eine oder Andere noch sieht, dass es eine Nutzung sowie Synergien gibt. Es wäre schön, wenn der letzte Teil eines lang geplanten Weges durch die Erschliessung Bahnhof – Areal Bangerterpark – Migros – Steinweg, realisiert und fertiggestellt werden könnte.

Die Parlamentskommission Bau + Planung hat keine Einwände.

Müller Levi, FDP: Der Redner findet Fr. 813'000.00 relativ viel. Der Redner bedauert zudem, dass die Abteilung Bau + Planung zu wenig sensibel war und an keiner Fraktionssitzung das Geschäft vorgestellt hat. Der Redner ist der Meinung, dass dies heute Abend eine Art „Hau-Ruckübung“ sei. Bereits im Vorfeld wurde diskutiert und der GGR ist informiert, dass der Redner diesbezüglich ein Mail geschrieben hat. Damit sich die Fraktion noch einmal besprechen kann, beantragt der Redner einen Sitzungsunterbruch.

Der Sitzungsunterbruch wird einstimmig genehmigt und dauert von 20.45 Uhr – 20.55 Uhr.

Garo Heinz, EDU: Die meisten der Anwesenden haben bereits aus der Presse erfahren, dass die Fraktion SVP/EDU das Projekt Rad- und Fusswegverbindung Ortszentrum - Industriegebiet Nord, ablehnen wird. Nach den überzeugenden Worten von GR Rolf Christen ist es nicht einfach die Gründe, welche zu einer Ablehnung geführt haben zu erläutern. BewohnerInnen oder wer auch immer diese Strassen benutzen (Unterer Aareweg – Schachengebiet), haben heute drei Möglichkeiten, um ins Zentrum zu gelangen oder umgekehrt. Eine Möglichkeit bietet sich über die Bielstrasse an, welche klar die Unattraktivste ist. Möglich ist auch die Strasse über den „Heuschuppen“ und in der Mitte der beiden Wege die Verbindung durch das Gebiet Buchzopfen zu wählen. Die Fraktion SVP/EDU ist sich bewusst, dass im Gebiet Buchzopfen ein privates Grundstück durchquert werden muss und dadurch diverse Schwierigkeiten bestehen. Die Fraktion SVP/EDU geht jedoch davon aus, dass mit Verhandlungsgeschick und gutem Willen eine geeignete Lösung gefunden werden kann. Im letzten Jahr wurde entschieden, dass der Ortsbus auch dieses Gebiet erschliesst. Auch dies ist eine weitere Möglichkeit um ins Ortszentrum zu gelangen. Auch für Radfahrende bestehen heute bereits sehr gute Möglichkeiten sicher ins Zentrum zu gelangen. Die Bielstrasse wurde soeben fertig saniert und verfügt über einen ausgezeichneten Radweg. Der Redner hat nachgemessen und es müssten rund 360 Meter weiter gefahren werden, um in die neue Verbindung zu gelangen. Der Weg „Heuschuppen“ ist topographisch nicht ideal, kann aber trotzdem für Radfahrende als Alternative benutzt werden. Wer der Meinung ist, der Weg sei zu steil, sollte einmal den Radweg am Bielersee, Mörigen benutzen. Dieser hat eine enorme Steigung und wer oben ankommt hat schon fast den Bergpreis verdient. Dass SchülerInnen aus Buswil einmal die Verbindung als Schulweg benutzen, ist eher unwahrscheinlich. Dazu wäre ein Umweg ins Industriequartier nötig. Zudem ist die Barriere im Gebiet „Faulenmatte“ fast immer geschlossen. Die Buswilstrasse, welche im letzten Jahr fertig saniert wurde, verfügt ab Gebiet „Faulenmatte“ – Grubenareal bereits über einen Radstreifen, welcher speziell für die SchülerInnen vorgesehen wurde. Wie sich zeigt, bestehen bereits heute für Radfahrende und FussgängerInnen bereits sichere und vernünftige Verbindungsmöglichkeiten. Kann sich die Gemeinde Lyss den Luxus von Fr. 1.8 Mio. für eine 360 Meter kürzere Radverbindung überhaupt leisten? Wunschgedanken und Notwendigkeit müssen unterschieden werden. Auch in den nächsten Jahren werden noch einige finanziell grosse Posten auf die Gemeinde Lyss zukommen, welche eine höhere Priorität haben werden, als das vorliegende Projekt. Der Redner ist sich sicher, dass niemand zu „Schaden“ kommt, wenn das Geschäft abgelehnt wird. Das beim vorliegenden Geschäft bereits das Baugesuch eingereicht wurde, findet der Redner äusserst unschön.



Affolter Bruno, BDP: Vor dem GGR liegt das umfassend erarbeitete Geschäft bei welchem offensichtliche Synergien mit verschiedensten Interessensgruppen ideal genutzt werden sollen. Vor- und Nachteile wurden bereits einige genannt. Für die Fraktion BDP überwiegen jedoch die Vorteile klar. Das Projekt ist ein Teil des Verkehrsrichtplans Lyss und schliesst die letzte Lücke auf der Verkehrsachse in das Industriegebiet Nord. Ein ganzes Industriezentrum wird somit an den langsamen Verkehr ideal angebunden. Bereits nur deshalb ist die Notwendigkeit dieses Projekts offensichtlich. Die Bruttokosten sind mit nahezu Fr. 1.8 Mio. unbestritten hoch. Die Nettokosten werden jedoch aufgrund der Mitfinanzierung der SBB und den beteiligten Parteien der Fernwärme Lyss Nord für die Gemeinde letztlich wesentlich tiefer ausfallen. Für den Redner ist dies ein klassisches Beispiel einer „Win Win“ Situation. Mit einem umfassenden Veloweg wird

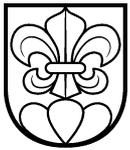
zudem eine Grundlage, für die Benützung von Velo's im Nahverkehr, geschaffen. Somit wird die angespannte Verkehrssituation im Zentrum von Lyss entlastet. Mit dem Velofahren wird zudem die Umwelt geschont und letztlich kann jeder mit der individuellen Bewegung auch etwas für die persönliche Gesundheit tun. Die Fraktion BDP stimmt dem Antrag ohne Einschränkung zu.

Rudin Michel, glp: Langsam entwickelt sich das ganze zu einem „Synergienurwald“ wie beispielsweise: Gesundheit, Umwelt, Fernwärme usw. Die Fraktion FDP/glp ist zur Entscheidung gekommen, das Geschäft mehrheitlich abzulehnen. Der Fraktion FDP/glp fehlen die Zahlen, Daten und Fakten. Immer wieder wurde von den Vorrednern wie auch von GR Rolf Christen das Wort „offensichtlich“ erwähnt. Der Redner fragt sich, was genau offensichtlich ist. Für den Redner ist etwas offensichtlich, sobald Zahlen, Fakten und Daten das ganze unterlegen können. Dies ist beim vorliegenden Geschäft jedoch nicht der Fall. Die Fraktion FDP/glp sieht auch den Nutzen nicht. Aus diesen Gründen stellt die Fraktion FDP/glp einen Rückweisungsantrag. Sollte einem Rückweisungsantrag nicht zugestimmt werden, wird die Fraktion FDP/glp das Geschäft grossmehrheitlich ablehnen. Vorhin wurde sogar noch über eine mögliche Steuersenkung gesprochen. Beim Betrag, über welchen diskutiert wird, handelt es sich nahezu um einen Steuerzehntel. Der Redner spricht hier nur vom Betrag von Fr. 800'000.00. Verantwortungsvolle BürgerInnen sind die GGR Mitglieder nur dann, wenn auch für Gelder von Bund und Kanton die Verantwortung wahrgenommen wird. Der Gemeinde Lyss steht dieses Geld zwar zur Verfügung, jedoch sollten auch nur Gelder geltend gemacht werden, bei denen der Nutzen und die Notwendigkeit vorhanden ist. Das Projekt wurde zudem während einer Zeit gestaltet, als es vor allem um den Schulweg ging. Hätte man damals den Schulweg durch den Industriering geplant, hätte man den Nutzen erkannt. Auch wenn ein grosses Teil der GGR-Mitglieder ebenfalls Velofahrende und BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs sind, dürfen die Kosten und der Nutzen nicht ausser Betracht gelassen werden. Der Redner fragt sich zudem, von welcher Variante hier gesprochen wird. Der Redner hat heute zum ersten Mal gesehen um welche Variante es sich dabei handelt. Scheinbar wäre jedoch auch noch eine Variante möglich, bei welcher die Rohre oben an der Unterführung aufgehängt würden. Diese Variante wäre für den Moment günstiger jedoch teurer auf längere Zeit, da andere Abschreibungen gemacht werden müssten. Solche Zahlen liegen dem GGR jedoch nicht vor. Die von GR Rolf Christen angesprochenen Fr. 500'000.00 Synergienutzen sind dem Redner nicht klar, auf welcher Grundlage diese basieren. Der Redner fragt sich, wie man auf diesen Betrag gekommen ist. Trotz der Synergien unterstützt die Fraktion FDP/glp auch eine Quersubventionierung nicht. Die Begründungen der Synergien sind im Geschäft wie es vorliegt zu wenig offensichtlich und die Zahlen, Fakten und Daten dazu fehlen. Die Fraktion FDP/glp stellt einen Rückweisungsantrag. Sollte einem Rückweisungsantrag nicht zugestimmt werden, wird die Fraktion FDP/glp das Geschäft grösstenteils ablehnen.



Meister Katrin, SP: Nicht überraschend, unterstützt die Fraktion SP/Grüne dieses Geschäft. Viele können davon profitieren. Diese wurden von GR Rolf Christen bereits erwähnt. Auch die finanzielle Beteiligung aller erwähnten Partner würde sicherlich ausreichen, um das Projekt zu unterstützen. Die Beteiligung der Gemeinde Lyss, insbesondere der Teil welcher die Laufende Rechnung belastet, findet die Rednerin klein, im Vergleich zu den Gesamtkosten. Die Rednerin hat sich noch einiges mehr notiert, jedoch wurde das Meiste von den Vorrednern bereits erwähnt. Für die Fraktion SP/Grüne ist das vorliegende Geschäft ein gelungenes Projekt. Viele in der Gemeinde Lyss werden davon profitieren können. Günstiger wird Lyss zudem nie wieder die Velowegverbindung realisieren können. Heute wäre der richtige Zeitpunkt, um zu diesem Geschäft „Ja“ zu sagen. Nun steht jedoch dieser Rückweisungsantrag im Raum. Die Rednerin ist nun nicht mehr sicher, was zu tun ist. Für die Fraktion SP/Grüne ist klar, dass die Velowegverbindung gewünscht wird. Falls bei einem kleinen Aufschub noch einige aus der Fraktion FDP/glp überzeugt werden können, diesem Projekt zuzustimmen, so kann sich die Fraktion SP/Grüne vorstellen, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Die Rednerin muss vom GR jedoch wissen, bis wann die Rückweisung dauern kann. Wird das Geschäft bereits an der nächsten GGR-Sitzung wieder behandelt oder kann diese Rückweisung ein oder mehrere Jahre bedeuten? Die Rednerin möchte zudem wissen, ob die Synergien mit der SBB dem Wärmeverbund und dem Agglomerationsprogramm noch stehen, falls das Geschäft heute zurückgewiesen wird. Oder würde die Gemeinde die vorhandenen Synergien dadurch verlieren und dies nur, weil zum heutigen Zeitpunkt noch zu wenig Informationen vorhanden sind? Die Rednerin würde es bedauern, wenn die Gemeinde Lyss deshalb so viel Geld verlieren würde.

Eugster Lorenz, Grüne: Der Redner war in der Verkehrsarbeitsgruppe der Ortsplanung sowie in der Ortsplanungskommission dabei. Nun stellt er fest, dass der Wissenstransfer dieser Personen, welche vor sehr kurzer Zeit in der Ortsplanungskommission waren, nicht funktioniert hat. Der Redner bedauert, dass die Informationen nicht so fließen wie sie sollten. Ebenfalls wurde erwähnt, dass im vorliegenden Projekt auch die Schulwegplanung diskutiert wurde. Dies ist nur ein kleiner Aspekt. Es gibt viele Gründe, wieso dieses Projekt vorliegt. Der Hauptpunkt war, dass Lyss sich zu einer Stadt entwickelte und die Schwerpunkte des Lebens dieser Stadt verbunden sein sollten. Die Leute sollten nicht das Auto nehmen müssen um von einem Schwerpunkt zum anderen zu gelangen. Die bereits angesprochenen 360 Meter sind genau diese, für welche jeder sein Auto nimmt. Dies führt zur besten „Verkehrsberuhigung“ indem alle im Kreislauf stecken bleiben. Die Gewerbebetriebe, welche tatsächlich auf ein Durchkommen angewiesen sind, tun dem Redner leid. Jedes Fahrzeug welches auf den Strassen vermieden werden kann, ist ein Gewinn für Lyss. Der Redner spricht nicht nur als Gemeindeparlamentarier sondern auch als Vertreter des Hauptaktionärs ESAG. Die ESAG ist hauptsächlich auch Gemeinde Lyss. Bei den Leistungszielen sind fast überall die Legislaturziele zu lesen. Das Ziel „qualitative Entwicklung der Gemeinde“ kann bei jeder Produktgruppe gelesen werden. Dies ist für den Redner ein Zeichen, dass diesbezüglich ein Problem besteht und etwas gemacht werden muss. Man kann auch alles „schlittern“ lassen und das Geld für Auswärtige ausgeben. Der Redner möchte in Lyss etwas für die Lysser Bevölkerung haben. Dem Redner ist die Strategie der Ortsplanung, die Schwerpunkte miteinander zu verbinden, wichtig. Der Redner nimmt in Kauf, allenfalls einer Rückweisung zuzustimmen, damit die Informationen noch fließen können.



Christen Rolf, BDP: Der Redner nimmt vorweg, dass kein Baugesuch eingereicht wurde. Er hat dies selbst erst aus der Zeitung entnommen und war selbst erstaunt darüber. Der Redner kann den GGR jedoch beruhigen und versichert, dass kein Baugesuch am Laufen ist. Die Vorarbeiten sind gemacht und für die SBB läuft das Differenzbaubewilligungsverfahren sowie die Planaufgabe. Für die Strasse der Gemeinde Lyss gibt es jedoch noch kein Baugesuch, obwohl das Nötige dazu bereit wäre. Der Redner geht nicht auf die technischen Lösungen der Fuss- und Radverbindungen von plus 360 Meter ein. Eine Bemerkung jedoch zum Weg von Buswil: Durchquert man das „Riedli“ bei der Bautec AG Richtung Industriering, muss nirgends ein Bahnübergang passiert werden. Von Buswil, Bütigen und Diessbach aus ist es möglich, zum Bahnhof Lyss zu gelangen, ohne jemals einen Bahnübergang überqueren zu müssen. Der Redner selbst bevorzugt den Kiesweg durch das „Riedli“, um nach Lyss zu gelangen. Die Nettoinvestitionen von Fr. 800'000.00, oder sobald der Teiler bekannt ist, auch weniger, ist zweifellos viel Geld. Dies jedoch mit dem Steuerzehntel zu vergleichen scheint dem Redner etwas weit her geholt. Der Investitionskredit betrifft zudem nicht die Laufende Rechnung. Einzig die Abschreibungen über 41 Jahre, mit einem Betrag von rund Fr. 18'000.00 pro Jahr, werden der Laufenden Rechnung belastet. Ebenfalls wird das Projekt durch eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung unterstützt. Die Spezialfinanzierungen konnten durch Landverkäufe und Mehrwertabschöpfungen angehäuft werden. Das Reglement sieht vor, das Geld für Infrastrukturmassnahmen zu benötigen. Dieses Projekt wäre eine davon. Aus diesem Grund wird eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung beantragt. Der Rückweisungsantrag bringt nur etwas, wenn das Geschäft mit den gewünschten Fakten bereits in der nächsten GGR-Sitzung wieder behandelt wird. Doch welche Zahlen und Fakten wären zusätzlich vorhanden? Möglicherweise wäre der Verteiler mit der Fernwärme Lyss Nord, bekannt, welche bis dahin gegründet ist. Dass die Finanzplanzahlen von Fr. 750'000.00, welche übrigens seit mehreren Jahren im Investitionsplan enthalten sind, erreicht werden können. Die Nutzungszahlen von ArbeitnehmerInnen des Industriering Nord, wieviele tatsächlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad die Strasse benutzen, werden wohl kaum näher bekannt sein. Im Industriering Nord werden rund 1'500 Arbeitnehmende beschäftigt. Wer den Bus oder das Auto nimmt oder sich verführen lässt den attraktiven Weg zu nutzen, wird bis September nicht erkennbar sein. In den Wohnquartieren lässt sich dies möglicherweise besser einschätzen. Falls der Rückweisungsantrag angenommen wird, muss das Geschäft an der GGR-Sitzung im September wieder behandelt werden. Die SBB kann nicht zuwarten und muss ihren Zeitplan einhalten. Die Streckenunterbrechung vom nächsten Jahr wurde bereits publiziert. Das Geschäft kann nicht länger verschoben werden. Eine längere Rückweisung würde bedeuten, das Projekt zurückzustellen. In diesem Fall ist der Redner der Meinung, dass es zwecklos ist, in ein bis zwei, oder auch drei Jahren das Geschäft wieder aufzunehmen. Auch deshalb, weil mit einem solchen Vorgehen ein paar Fr. 100'000.00 verloren

gingen. Der Redner bittet dennoch um Zustimmung oder um Rückweisung auf September, falls man sich bis dahin noch mehr Zahlenmaterial erhofft. Ansonsten müsste man das Geschäft „beerdigen“. Der Redner hat noch eine Zusatzbemerkung zur Aussage betreffend Entsorgungsplatz. Die Planung des Entsorgungsplatzes wird in der Vernehmlassung diskutiert. Glas und Blech kann weiterhin auf dem Viehmarktplatz entsorgt werden.

Hayoz Kathrin, FDP: Die Fraktion FDP/glp möchte das Geschäft so rasch als möglich wieder behandeln. Die Rückweisung ist nicht dazu gedacht, das Geschäft erst in fünf oder zehn Jahren wieder zu behandeln. In Einzelgesprächen wurde festgestellt, dass gewisse Informationen nicht bis zur Fraktion gelangt sind und auch nicht im Geschäft enthalten sind. Der Wissenstransfer wurde bereits von Lorenz Eugster angesprochen. Für das Geschäft ist es eine Chance, wenn die nötigen Daten und Fakten vorliegen. Danach kann mit allen Informationen entschieden werden ob es sich lohnt so viel Geld auszugeben.

Abstimmung

Antrag Fraktion FDP/glp:

Die Fraktion FDP/glp beantragt für das Geschäft „Rad- und Fusswegverbindung Ortszentrum – Industriegebiet Nord; Abschnitt Lyssbachpark – Schachenweg; Baukredit“ eine Rückweisung aufgrund mangelnder Informationen. Insbesondere wird verlangt, dass der Nutzen (betroffene Anwohnende, Synergie, erhoffte Benutzung und dergleichen) aufgezeigt wird.

Beschluss mit 23 : 13 Stimmen

Der GGR weist das Geschäft aufgrund mangelnder Information zurück. Insbesondere wird verlangt, dass der Nutzen (betroffene Anwohnende, Synergie, erhoffte Benutzung und dergleichen) aufgezeigt wird.



Beilagen

Nachhaltigkeitsbeurteilung