

GGR-Geschäfte

2016-668

466 050.63 Planung + Baubewilligungen; Raumplanung; Überbauungsordnungen Busswil

B+P

Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil; Verpflichtungskreditabrechnung (Bauabrechnung)

Ausgangslage / Vorgeschichte

Der GGR beschloss am 22.06.2021 [325] die Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil und sprach dafür:

- einen Verpflichtungskredit von Fr. 2'800'000.00 (inkl. MwSt., teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt)
- die Entnahme von Fr. 2'262'437.15 aus der Spezialfinanzierung Infrastruktur Busswil

Ausführung

Der Bahnhofplatz Busswil wurde zusammen mit Teilen der Länggasse und der Worbenstrasse gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) neugestaltet. Die Planung «Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil» erfolgte auf Basis einer Konzeptstudie, zusammen mit den Mitgrundeigentümern SBB AG und Parto AG. Dazu setzte der GR eine Begleitgruppe ein, die im Januar 2018 die Arbeit aufnahm. Am 09.10.2018 verabschiedete der GR die Planung in die öffentliche Mitwirkung und startete damit das Planungsverfahren, welches als sogenannt koordiniertes Planerlass- und Baubewilligungsverfahren durchgeführt wurde. Für die Planungsinstrumente wie die Bauprojektunterlagen wurden die Verfahrensschritte bis zum Planaufnahmeverfahren anfangs 2020 gemeinsam durchgeführt. Der Gesamtentscheid über die Überbauungsordnung (ÜO) Nr. B13 Bahnhof Busswil (West) inkl. geringfügiger Änderung nach Art. 122 Abs. 1 bis 3 BauV und geringfügiger Änderung der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Bahnhof Busswil und Änderung der ÜO Nr. B11 Bahnhof (Ost) mit Baugesuch für die Umgestaltung des Bahnhofgebiets Busswil sowie Änderung «ZPP Bahnhof Busswil» (Zone mit Planungspflicht) wurde am 22.06.2021 durch das AGR verfügt.

Im Herbst 2021 erfolgte durch die «ARGE BABU» (Imperiali + Co. AG, Büren a.A. / Stettler AG, Studen) und unter der Bauleitung der Gruner AG, Zollikofen / RSW AG, Lyss der Baustart. Die Bauabnahme fand im Oktober 2023 statt.



Abrechnung

| Kostenstelle | Kredit [Fr.] | Abrechnung [Fr.] | Differenz [Fr.] |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Bauwerkskosten | 2'418'500.00 | 2'730'466.10 | + 311'966.10 |
| Weitere Bauleistungen | 95'000.00 | 44'461.20 | - 50'538.80 |
| Öffentliche Beleuchtung | 65'000.00 | 130'660.50 | + 65'660.50 |
| Installationen / Möblierungen | 300'000.00 | 401'864.70 | + 101'864.70 |
| Gärtnerarbeiten | 100'000.00 | 120'496.30 | + 20'496.30 |
| Baunebenkosten | 100'000.00 | 54'127.85 | - 45'872.15 |
| Honorare | 300'000.00 | 405'400.50 | + 105'400.50 |
| Unvorhergesehenes | 250'000.00 | 124'367.10 | - 125'632.90 |
| Zwischentotal I | 3'628'500.00 | 4'011'844.25 | + 383'344.25 |
| ./. zugesicherte Beiträge | 828'500.00 | 1'118'500.00 | + 290'000.00 |
| Zwischentotal II | 2'800'000.00 | 2'893'344.25 | + 93'344.25 |
| ./. Aggloprogramm 2. Generation | 0.00 | 1'048'114.00 | + 1'048'114.00 |
| Total | 2'800'000.00 | 1'845'230.25 | - 954'769.75 |

Kostensituation

Das Grossprojekt konnte insgesamt im Rahmen des gesprochenen Investitionskredits umgesetzt werden. Es ergaben sich aber z.T. grössere Kostendifferenzen in den einzelnen Kostenstellen. Im Folgenden wird auf jede Kostenstelle kurz eingegangen:

| | |
|-------------------------------|---|
| Bauwerkskosten | Die Bauwerksmehrkosten ergaben sich hauptsächlich, aufgrund des nachträglichen SBB-Entscheids, dass die Personenunterführung in der Höhe etwas angepasst werden musste. Diese entsprechenden Mehrkosten übernahm die SBB grösstenteils aber auch (siehe auch Kostenstelle «Zugesicherte Beiträge»). Weiter entstanden aufgrund der Teuerung Mehrkosten von Fr. 47'072.25. |
| Weitere Bauleistungen | Der Aufwand, insbesondere für Elektro-, Sanitär- und Grafitschutzarbeiten, war kleiner. |
| Öffentliche Beleuchtung | Leider mussten mehr SBB-Kandelaber als im Konzept vorgesehen ersetzt werden. Dies führte zu den Mehrkosten. |
| Installationen / Möblierungen | Insbesondere die Kosten für die drei überdachten Veloabstellanlagen waren kostenintensiver. |
| Gärtnerarbeiten | Zusätzliche Regiearbeiten (bewässern im Sommer, etc.) führten zu den Mehrkosten. |
| Baunebenkosten | Der Aufwand für die Baustellenkommunikation war weniger gross als budgetiert, da insbesondere die SBB ihre Aufwände nicht weiterverrechnete. |
| Honorare | Die beiden Bauleitungsbüros übernahmen z.T. auch Aufwände aus der Kostenstelle «Baunebenkosten». |
| Unvorhergesehenes | Elektroarbeiten bei den gemeindeeigenen Kandelabern führten vor allem zu unvorhergesehenen Kosten. |
| Zugesicherte Beiträge | Nebst den mittels Infrastrukturvertrag zugesicherten Beiträgen, übernahm die SBB auch grösstenteils die entsprechenden Mehrkosten für die Höhenanpassung der Personenunterführung. |
| Aggloprogramm 2. Generation | An die verbleibenden Restkosten rechnete die Abteilung mit einem Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss in Höhe von ca. Fr. 600'000.00. Das Projekt wurde entsprechend angemeldet. Diese Kosten waren noch nicht gesichert und konnten daher nicht in Abzug gebracht werden. Schlussendlich unterstützte das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss das Projekt erfreulicherweise mit Fr. 1'048'114.00. |



Mitbericht Abteilung Finanzen

Die vorliegende Verpflichtungskreditabrechnung stimmt mit der Finanzbuchhaltung (Konto 350.1.5010.24) sowie mit der Anlagenbuchhaltung (Konto 14010.02.001) überein.

Erwägungen

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Der GGR weiss, wie wichtig das Bahnhofgebiet und die Emotionen dabei sind. Die Abrechnung ist sehr erfreulich. Mit Ausnahme des Perrondachs ist es gut gelungen. Dank dem Beitrag aus dem Agglomerationsfonds ist die Besserstellung wesentlich höher als geplant – über eine Million Franken sind eingegangen. Dies trägt dazu bei, dass es finanziell vernünftig ist. Die Besserstellung von Fr.1 Mio. ist ein schöner Beitrag an die Bahnhofstrasse, den der GGR genehmigt hat.

Das Perrondach ist prinzipiell kein Teil des von diesem Kredit betroffenen Bahnhofgebietes sondern ist Sache der SBB. Die Gemeinde Lyss hat zusammen mit der SBB das Vorland umgebaut, also eine Park- und Ride-Anlage. Durch die Gemeinde wurde die Fabrikstrasse sowie seitens der SBB das Perron erstellt. Dennoch ist das Perrondach immer wieder ein Diskussions-thema, was der Redner versteht.

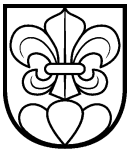
Es hat verschiedene Vorstösse gegeben, um das Thema noch einmal auf die Reihe zu bringen. Zusammen mit Gemeindepräsidenten und der Geschäftsleitung der SBB-Infrastruktur wurde die

Thematik am 21.02.2025 gemeinsam besprochen. Hierzu hat sich der Redner einige Notizen aufgeschrieben.

Die Leistungsvereinbarung, die die SBB mit dem Bund hat, zwingt sie, die Infrastrukturmassnahmen zu finanzieren. Daher setzt die SBB Prioritäten, die der Sicherheit dient. Ein Dach wie das Perrondach gilt als Nice-to-have und gehört nicht zum Thema Sicherheit. Die Rampe ist so gebaut, dass sie auch ohne Dach konform ist. Diese ist auch ohne Dach vom Wasser her tauglich. Untauglich ist es in ausserordentlichen Situationen wie dem Riesenschneefall im November 2024. In einem solchen Fall funktioniert nichts mehr – Dach hin oder her. In der halben Schweiz wie auch in Bern sind kein Bus und kein Tram mehr gefahren. Das sind ausserordentliche Situationen. Unschön war, wie lange es gedauert hat, bis Personal geschickt wurde, um aufzuräumen. Dies will die SBB verbessern.

Die SBB sagt, sie sei gewillt, das Dach weiterhin zu verfolgen und dies im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung 2028-2029 anzuschauen. Die Umsetzung eines Dachs ist eher für 2030 oder später zu terminieren. Es braucht ein Planungsverfahren. Die SBB lehnt es ab, jetzt schon ein Planänderungsverfahren zu lancieren, damit, sobald Geld zur Verfügung steht, gebaut werden kann. Nur das Perron zu überdachen, funktioniert technisch nicht (Sichtverhältnisse). Es muss daher umfassender vorgegangen werden. Die Kosten von Fr. 400'000.00 dürften weit überschritten werden. Das ist die momentane Ist-Situation. Es ist die Entscheidung der SBB. Es ist nicht ganzheitlich klar, wie der Finanzmechanismus zwischen diesen Betrieben funktioniert. Man hat auch gefragt, ob nicht wenigstens ein zweites Häuschen gebaut werden könnte. Dies würde weniger als Fr. 100'000.00 kosten. Die SBB erwidert hierauf, dass das Perron überdacht werden kann, aber wenn ein zweites Häuschen erstellt wird, wäre ein Perrondach dann endgültig vom Tisch.

Die Gemeinde Lyss kann es selbst umsetzen. Sie kann Fr. 700'000.00 in die Hand nehmen und dieses bezahlen. Die SBB lehnt auch eine Finanzierung seitens der Gemeinde ab. Also eine Vorfinanzierung mit einer Vereinbarung für eine Rückzahlung ist kein Thema für die SBB. Es wurde versucht ein Teil des Daches fremd zu finanzieren und bspw. mit der Solargenossenschaft Panels zu montieren. Dies funktioniert nicht, es geht hier nach dem Reglement der SBB. Danke für die Genehmigung der Abrechnung und das Verständnis bezüglich des Perrondachs. Es ist wie es ist. Im Moment kann nichts geändert werden.



Aeschlimann Thierry, SVP: Die Fraktion SVP hat sich mit der Bauabrechnung des Bahnhof Busswil auseinandergesetzt. Die Fraktion hat Ende 2011 ein Postulat für einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof Busswil eingereicht, 13 Jahre später, im Jahr 2024, ist das Projekt zusammen mit der SBB umgesetzt worden. Die Zusammenarbeit mit der SBB benötigt zur Projektumsetzung etwas Zeit, das gilt auch für das Perrondach, das in den nächsten Jahren nicht so einfach realisiert werden kann. Das Projekt ist aus Sicht der SVP Lyss/Busswil grundsätzlich sehr gut gelungen, wie vom Vorredner bereits erläutert, und es wird als Mehrwert für den Ortsteil erachtet. Zur Abrechnung: Das Projekt ist durch die Teuerung, Honorare und Installation teurer geworden. Wie vom Vorredner erläutert, konnte vom Agglomerationsprogramm mehr profitiert werden, als zunächst angenommen. Die SBB hat auch einen grösseren Teil der Teuerung übernommen, als erwartet. Daher stimmt die Fraktion SVP dem Antrag zu, mit einer knappen Million Franken weniger.

Weber Alexander, SP: Es ist schön, wenn ein Geschäft günstiger abgeschlossen werden kann als geplant. Fr. 950'000.00 in der aktuellen finanziellen Situation sind immer willkommen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob mit diesem Geschäft das formulierte Ziel erreicht werden konnte. Die Barrierefreiheit (bis zu starkem Schneefall) ist gegeben, mit dem Kinderwagen ist die Durchfahrt möglich. Durch Sitzbänke ist es ein Ort zum Verweilen, es gibt drei bis fünf im Schatten, mehr nicht. Die Veloständer auf der Ostseite sind oft voll, besonders am Vormittag, es kann also davon ausgegangen werden, dass dieser rege benutzt wird. Der Veloständer ist gedeckt und hat Licht, was als sehr gut erachtet wird. Allerdings fehlt das Perrondach, bei Regen muss die Unterführung als Wartezone genutzt werden. Wer den Zug nach Bern oder Biel nehmen möchte, muss auf dem Perron im Regen warten, da bei Einfahrt des Zuges die Zeit nicht ausreicht von der Unterführung auf das Perron zu gehen. Bei Wind würde auch das Perrondach keinen grossen Nutzen bringen. Was als wichtig erachtet wird ist, dass man sich für dieses Anliegen einsetzt. Aus dem Geschäft war es nicht klar ersichtlich, dass ein Perrondach als notwendig angesehen wird. Zuvor war ein Perrondach vorhanden, nun nicht mehr. Nun ist die Barrierefreiheit gegeben, das Perrondach jedoch nicht. Aufgrund dessen sollten die Bedürfnisse

immer im Vordergrund stehen. Es wird gehofft, dass die Mehrzahl der heute anwesenden mit dem Zug angereist sind. Am heutigen Tag regnet es, nun lassen nicht wie sonst die Lysser die Busswiler im Regen stehen, sondern die Lysser lassen sich selbst im Regen stehen. Die Fraktion SP Lyss wird dem Antrag, wie vom GR vorgeschlagen, zustimmen.

Beschluss einstimmig

Der GGR genehmigt die Verpflichtungskreditabrechnung (Bauabrechnung) «Umgestaltung Bahnhofgebiet Busswil» im Betrag von Fr. 1'845'230.25 mit einer Kostenunterschreitung von Fr. 954'769.75 (Kredit Fr. 2'800'000.00).

Beilagen Prüfungsbericht Abrechnungsprüfung

