

Einwohnergemeinde Lyss

Bau + Planung



Buswil, Übernahme Bahnhofstrasse-Büetigenstrasse

Bauprojekt

Strassenbau / Abwasseranlagen



Technischer Bericht

30. Oktober 2024

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Lyss
Bau + Planung
Bahnhofstrasse
3250 Lyss

Auftragnehmer: RSW AG
Rosengasse 35
3250 Lyss

Projektnummer: 7082

Projektphase: Bauprojekt

Berichtsversion: 1.1

Änderungsverlauf:

- 1.0 Grundversion für die Behandlung in der Baukommission (16. Okt. 2024) und im Gemeinderat (28. Okt. 2024)
- 1.1 Inputs aus Baukommission und Gemeinderat:
Präzisierung Kap. 1.2 «die Gemeinde Lyss muss die Kantonsstrasse übernehmen»
Ergänzung Kap. 2.3 Vortrittsänderung «Rössli»-Kreuzung wird parallel, zusammen mit dem Bewilligungsverfahren Strassenumgestaltung, in einem separaten Verfahren publiziert

Datum: 30. Oktober 2024

Projektleiter / Autor: Bernhard Fuchs (RSW AG)

© Copyright **RSW AG**, Rosengasse 35, 3250 Lyss

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage / Vorgeschichte	1
1.1	Politischer Hintergrund	1
1.2	Rechtliche Grundlagen Strassenübernahme.....	1
1.3	Planungsperimeter.....	1
1.4	Vorstudie / Partizipation	2
1.5	Ergebnis der Vorstudie.....	2
2	Bauprojekt Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung	2
2.1	Projektperimeter und Gestaltungsabschnitte.....	2
2.2	Zielsetzung der Umgestaltung	3
2.3	Grundsätzliches	3
2.4	Variantenstudium Strassenbaubelange	4
2.5	Strassenraumprojekt.....	7
3	Abwasseranlagen / GEP-Massnahmen.....	12
3.1	Öffentliche Abwasseranlagen	12
3.2	Private Abwasseranlagen	13
4	Bedürfnisse Dritter (Werkleitungen).....	13
5	Ettappierung / Abhängigkeiten / Synergien	13
6	Herstellung einer werkmängelfreien Anlage / finanzielle Abgeltung ..	14
7	Kosten	15
7.1	Kostenvoranschlag	15
7.2	Kostenaufteilung	15
7.3	Kostenanteile Dritter.....	16
7.4	Kostenvoranschlag Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung.....	16
7.5	Kostenvoranschlag Abwasseranlagen.....	17
8	Bewilligungsverfahren.....	17
9	Verfahren zur Eigentumsübertragung.....	17
10	Weiters Vorgehen / Termine	18
11	Dokumente des Bauprojektes.....	18

1 Ausgangslage / Vorgeschichte

1.1 Politischer Hintergrund

Seit langem fordert die Bevölkerung von Busswil eine Verbesserung der Schulwegsicherheit auf dem Kantonsstrassenabschnitt zwischen Bahnhof Busswil und dem Knoten Kappelgasse/Bielstrasse, insbesondere durch Temporeduktion und Umgestaltung. Entsprechend wurde im Oktober 2019 eine Petition bei der Gemeinde Lyss eingereicht. Zudem wurde im November 2019 eine Motion mit dem Titel „Übernahme der Bahnhofstrasse in Busswil durch die Gemeinde und anschliessende verkehrsberuhigende Massnahmen zur Sicherung des Schulweges“ im Gemeinderat eingereicht. In der GGR-Sitzung vom Juni 2020 wurde das inzwischen als Postulat umgewandelte Anliegen als erheblich erklärt. Darin wurde die Abteilung Bau + Planung beauftragt, mit dem Kanton Bern, OIK III, die Rahmenbedingungen für eine Strassenübernahme zu klären, das Vorgehen für eine möglichst rasche Instandstellung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen zu eruieren und die mögliche Finanzierung zu besprechen.

1.2 Rechtliche Grundlagen Strassenübernahme

Die Federführung bei einer möglichen Eigentumsänderung von Kantonsstrassen liegt beim Regierungsrat. Grundlage hierfür ist der kantonale Strassennetzplan 2014-2029. Im Regierungsratsbeschluss zur Revision des Strassennetzplans vom Juni 2021 wurde festgelegt, dass die Gemeinde Lyss die Bahnhofstrasse und die Büetigenstrasse in Busswil übernehmen muss. Diese Eigentumsänderungen wurden als Priorität „kurzfristig“ bis 2025 klassiert.

Mit dem Oberingenieurkreis III wurde das Vorgehen zur Übernahme der Bahnhofstrasse und Büetigenstrasse wie folgt festgelegt:

- Erstellung einer Vorstudie zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, zur Beseitigung der Sicherheitsdefizite und zur Attraktivierung des öffentlichen Raums (Gemeinde Lyss / abgeschlossen, Oktober 2022)
- Abschluss einer Zielvereinbarung zwischen OIK III und der Gemeinde zur Regelung des Bewilligungsverfahrens, der baulichen Umsetzung, der Übernahme und der Kostenaufteilung (OIK III, Gemeinde Lyss / abgeschlossen, November 2023)
- Durchführung einer Strassenbegehung zur Ermittlung der vorhandenen Werkmängel und Berechnung der Kosten für diese Mängel (OIK III, Gemeinde Lyss / abgeschlossen, September 2024)
- Durchführung des Bewilligungsverfahrens für die Strassenumgestaltung (OIK III)
- Bauliche Umsetzung der Strasseninstandstellung sowie der gestalterischen und verkehrsberuhigenden Massnahmen (OIK III / Gemeinde Lyss)

1.3 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter für die Vorstudie umfasste die Bahnhofstrasse zwischen Bahnhof Busswil und Knoten Kappelgasse/Bielstrasse und die Büetigenstrasse ab Knoten Kappelgasse/Bielstrasse bis Gemeindegrenze Büetigen.

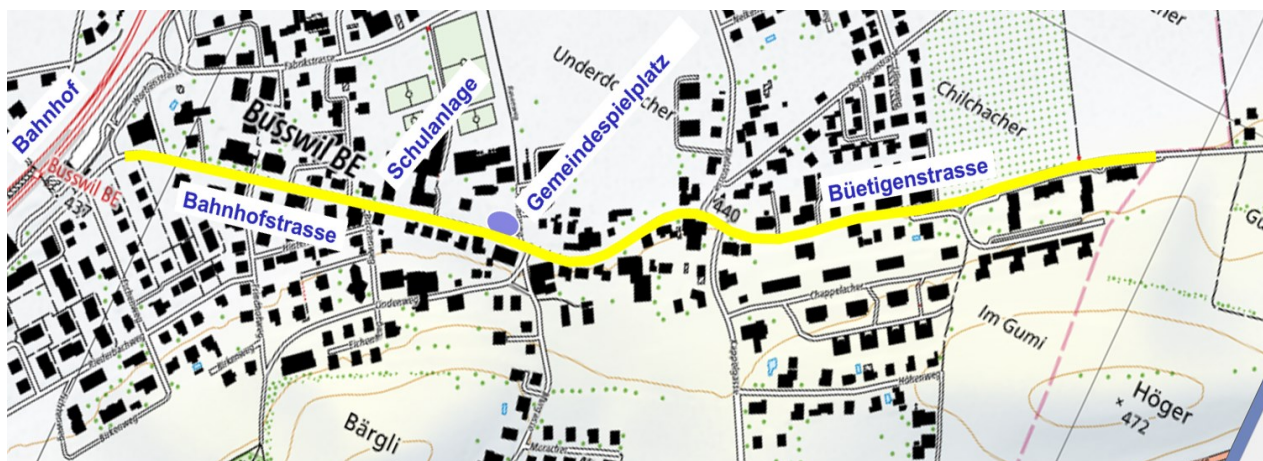


Abb. 1 Kantonsstrasse Bahnhof Busswil bis Gemeindegrenze Büetigen

1.4 Vorstudie / Partizipation

Um eine möglichst breit abgestützte Planung zu gewährleisten, wurde eine Arbeitsgruppe aus Politik, Verwaltung, Eltern und Anwohnenden gebildet. Während des Planungsprozesses fand ein öffentlicher Workshop statt, bei dem die Bevölkerung die Möglichkeit hatte, Anliegen einzubringen und die vorhandenen Projektvorschläge zu diskutieren.

Für die technische Unterstützung wurden das Büro RSW AG in Lyss und der Landschaftsarchitekt Ray Isaacs aus Bern (auch Planer des Bahnhofareals Busswil) beauftragt.

Der Gemeinderat nahm in seiner Sitzung vom 19. Dezember 2022 Kenntnis von der Vorstudie und beauftragte die Abteilung Bau + Planung, die Verhandlungen mit dem Kanton zur Übernahme der Bahnhofstrasse und Büetigenstrasse auf Grundlage der Vorstudie zu starten.

1.5 Ergebnis der Vorstudie

(siehe auch Bericht mit Planunterlagen vom Okt. 2022)

Auf der Basis der Ergebnisse des öffentlichen Workshops wurde aus mehreren Gestaltungs- und Tempovarianten die beste Option ermittelt, und entsprechend wurde die Vorstudie zur Umgestaltung der Bahnhof- und Büetigenstrasse erarbeitet.

Das Kernstück der Strassenumgestaltung ist eine Tempo-20-Begegnungszone zwischen Gyrehüsweg und Murgasse/Rosenweg (entlang Schulhaus/Gemeindespielplatz). Diese Zone zeichnet sich dadurch aus, dass zu Fussgehende gegenüber dem Strassenverkehr Vortritt haben und die Strasse überall queren dürfen. Dadurch entsteht eine gute Vernetzung zwischen dem Schulhausvorplatz, dem Gemeindespielplatz und dem Bürgerplatz.

Auf den restlichen Strassenabschnitten ist Tempo 30 vorgesehen. Das bedeutet, dass der Verkehr Vortritt hat, es jedoch keine Fussgängerstreifen gibt und zu Fussgehende die Strasse überall queren dürfen. Dieses Verkehrsregime zwingt die Automobilisten zu mehr Aufmerksamkeit. Lediglich bei der Querung in der Kapelgasse (ehemals Restaurant Rössli) ist aufgrund der fehlenden Sichtweite ein Fussgängerstreifen zwingend notwendig.

In Bezug auf den Ausbaustandard wurden mehrere Kostenvarianten abschnittsweise erstellt. Diese lagen inkl. MwSt. zwischen 2,5 Mio. und 3,3 Mio. Franken.

2 Bauprojekt Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung

(Nachfolgend wird der Inhalt der Vorstudie, sofern dieser gültig bleiben, nicht mehr thematisiert)

2.1 Projektperimeter und Gestaltungsabschnitte

Für die Ausarbeitung des Bauprojektes wurde der Projektperimeter in fünf Planungsabschnitte aufgeteilt.

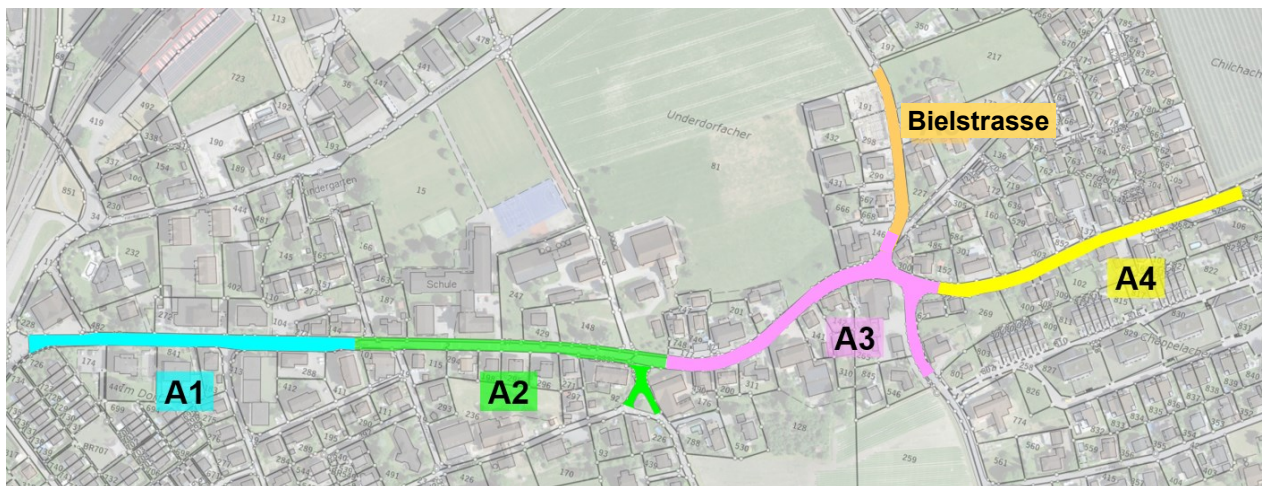


Abb. 2: Situation Projektperimeter / Planungsabschnitte

Abschnitte A1 bis A4: Bahnhof Busswil bis Gemeindegrenze Büetigen (Kantonsstrasse)
 Bielstrasse: Flankierende Massnahme (Gemeindestrasse)

2.2 Zielsetzung der Umgestaltung

Die folgenden Hauptziele werden mit der Strasseninstandstellung sowie den gestalterischen und verkehrsberuhigenden Massnahmen verfolgt:

- Eliminierung der Sicherheitsdefizite auf dem gesamten Strassenabschnitt, insbesondere für den Langsamverkehr / Schulkinder
- Entflechtung des motorisierten und des Langsamverkehrs im Bereich des Schulhauszugangs Süd
- Aufwertung und Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verringerung der Lichtverschmutzung durch modernste Beleuchtungstechnologie
- Reduzierung der Lärmemissionen durch den Einbau eines entsprechenden Strassenbelags
- Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

2.3 Grundsätzliches

Geschwindigkeits- und Verkehrsregime

Auf der Basis der Ergebnisse / Wünsche aus der Vorstudie / Mitwirkung wird folgendes Geschwindigkeitsregime als flankierende Massnahme vorgeschlagen:



Abb. 3: Situation Verkehrsregime

Insbesondere zum Strassenabschnitt mit Tempo 20 zwischen Gyhrhüsweg und Rosenweg/Murgasse gibt es Bedenken hinsichtlich der Sicherheit. Einerseits wünschen sich viele im Bereich der Schule und des Gemeindefeldplatzes eine niedrige Fahrgeschwindigkeit, um die Sicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität (Dorfplatz) zu steigern. Andererseits birgt der Wechsel der Temporegime von 20 km/h auf 30 km/h, mit der daraus resultierenden Änderung der Vortrittsregel zwischen zu Fussgehenden und Verkehr, das Potenzial für Konflikte. Insbesondere für Schulkinder ist es schwierig zu verstehen, welche Regelung wo gilt.

Generell sollten häufige Wechsel der Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer Dorfdurchfahrt vermieden werden. Essenziell wichtig ist es, durch unterstützende Massnahmen sicherzustellen, dass die signalisierten Geschwindigkeiten erkannt und effektiv eingehalten werden. Daher sind auf allen Strassenabschnitten Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen.

Fussgängerstreifen in den Zonen mit Tempo 20 beziehungsweise 30 sind nur in Ausnahmefällen zulässig. Eine solche Ausnahme bildet die Strassenquerung bei der Kappelgasse, Höhe ehemals Restaurant Rössli, aufgrund der fehlenden Sicht und weil diese Querung von vielen Schulkindern genutzt wird.

Auf dem Abschnitt von der Einmündung Kappelgasse bis zum Bahnhof ist ein Fahrverbot für Lastwagen in Fahrtrichtung Bahnhof zu prüfen. Der Lastwagenverkehr zum Getreidezentrum/Industriezone würde dadurch über die Achse Bielstrasse – Fabrikstrasse und zurück, entweder gleich oder über die Bahnhofstrasse, geführt. Dieses Regime würde die Sicherheit des Langsamverkehrs auf der Bahnhofstrasse zusätzlich erhöhen. Von dieser Einschränkung wäre der landwirtschaftliche Verkehr nicht betroffen.

Wichtig:

- Sämtliche baulichen Massnahmen sind so geplant, dass entweder Tempo 20 oder Tempo 30 beziehungsweise Tempo 30 oder Tempo 50 auf dem jeweiligen Strassenabschnitt realisiert werden kann.
- Die definitive Festlegung des Geschwindigkeitsregimes erfolgt in einem separaten Verfahren, unabhängig vom Bewilligungsverfahren für die Strassenraumgestaltung.

Im Verkehrsrichtplan Busswil von 2002 ist für den Knoten Bahnhofstrasse-Bielstrasse-Büetigenstrasse-Kappelgasse (Rössli-Kreuzung) die Verbindung Kappelgasse-Bielstrasse als vortrittsberechtigt gegen über der Bahnhofstrasse resp. Büetigenstrasse enthalten. Die Priorisierung der nord-süd Knotenquerung erhöht die Knotensicherheit und reduziert den PW-Verkehr auf der Bahnhofstrasse, in Richtung Industriezone. Diese Veränderung der Vortrittsregelung wird baulich im Bauprojekt integriert. Zusammen mit dem Bauge such zur Strassenumgestaltung wird in einem separaten Bewilligungsverfahren die Veränderung der Vortrittsregelung publiziert.



Abb. 4: IST-Situation Verkehrsregime



Abb. 5: geplantes Verkehrsregime

2.4 Variantenstudium Strassenbaubelange

Im Rahmen der Vorstudie wurden verschiedene Ausbaustandards und deren Kosten geprüft. Die Arbeiten für das Bauprojekt haben jedoch gezeigt, dass es für den Abschnitt zwischen Bahnhof und Kappelgasse wenig Spielraum für Varianten des Ausbaustandards gibt. Um der Forderung nach einer Verbesserung der Schulwegsicherheit nachzukommen, muss die Strassenoberfläche vollständig neu erstellt werden.

Der Strassenabschnitt von der Kappelgasse bis zur Gemeindegrenze Büetigen ist geprägt durch viele geplante Werk- und Abwasseranlagen. Dies führt zu zahlreichen Belagsflicken und teilweise Neubauten der Strassenrandabschlüsse. Daher ist es sinnvoll, nicht nur die vorhandene Deckschicht zu ersetzen, sondern auch zusammen mit den Grabenflicken die Resttragschicht zu erneuern und die Randabschlüsse durchgehend zu ersetzen. So wird ein kompakter Strassenkörper erreicht, der eine wesentlich längere Lebensdauer aufweist als das Flickwerk bei einer Variante, die nur eine Deckbelagerneuerung vorsieht.

Bei der Bielstrasse ist der Zustand des Strassenbelags und der Randabschlüsse schlecht, und eine Sanierung ist in den nächsten Jahren unumgänglich.

Aus diesen Gründen wurden im Rahmen des Bauprojekts keine Varianten des Ausbaustandards erstellt. Der Vorschlag für alle Etappen lautet:

- Wo nötig, Ersatz der Strassenentwässerung
- Neue doppelte Randabschlüsse entlang der Fahrbahnränder
- Neuer Asphaltbelag auf der Strasse (lärmarmer Strassenbelag) und auf dem Trottoir
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen durch Strasseneinengungen und Baumpflanzungen

Gestaltung

Der gestalterische Schwerpunkt liegt im Abschnitt zwischen Gyrhüslweg und Rosenweg/Murgasse, respektive zwischen Schulhaus und Gemeindespielplatz/Burgerplatz. In diesem Gebiet soll der motorisierte Verkehr zugunsten der Sicherheit und Aufenthaltsqualität für zu Fussgehende beruhigt und verlangsamt werden. Dies wird einerseits durch Baumpflanzungen erreicht, die den Verkehr geschwungen durch die Zone führen. Andererseits kommen unterschiedliche Oberflächenbeläge zum Einsatz. Vorgesehen ist, in Anlehnung an den Marktplatz in Lyss, den Fahrbahnrand mittels eines Granit-Randsteins abzuschliessen und zur optischen Abgrenzung, die dahinterliegende Gehwegfläche, zwischen Gyrhüslweg und Gemeindespielplatz zu pflastern.



Abb. 6: Situation Verkehrsführung Gyrhüslweg - Schulhaus - Gemeindespielplatz



Abb. 7: Typenähnlich Marktplatz Lyss

Gestaltung / Materialisierung:

Fahrbahn:	Asphaltbelag
Randabschluss:	Randstein 20 cm breit / 4 cm Anschlag, schräg
Fussgängerbereich:	Pflästerung
Baumgruben:	Entlang des Strassenrandes

Im Weiteren wird auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und Gyrhüslweg durch Baumreihen und Grünrabbatten eine gestalterische Verbindung zum neu gestalteten Bahnhofplatz hergestellt. Die restlichen Abschnitte sind eher verkehrsorientiert, mit nur wenigen gestalterischen Massnahmen vorwiegend mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung.

Die Gestaltungselemente dürfen die Sicherheit nicht beeinträchtigen und die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen nicht tangieren.

Begrünung

Bei der Wahl der Baumarten wurde darauf geachtet, dass sie möglichst einheimisch sind. In Lyss wurden mit den gewählten Baumarten gute Erfahrungen gemacht, sie können verkehrstauglich auf Lichtraumhöhe geschnitten werden und sind robust genug, um den veränderten klimatischen Verhältnissen standzuhalten. Vorgesehen sind 22 Spitzahorn, 19 Winterlinden und 16 Amberbäume. Dazu in den Versätzen der Bielstrasse 2 Winterlinden. Im Rahmen des Ausführungsprojekts werden die Baumarten nochmals überprüft und endgültig festgelegt. Die Anzahl der Bäume und deren Standorte müssen zudem auf die Vielzahl der Werkleitungen im Untergrund abgestimmt werden.

Wenn baulich und betrieblich möglich, werden Grünrabbatten erstellt, die neben den Baumstandorten auch zur Versickerung des Strassenwassers dienen.

Strassenentwässerung

Die Strassenflächen, die nicht über die Grünrabatten entwässert werden können, werden wie bisher über Einlaufschächte beziehungsweise Schlammsammler erfasst und in die Gemeindekanalisation eingeleitet.

Strassenquerschnitt / Normalprofil / Sichtweiten

Die minimalen Strassenbreiten hängen von den signalisierten Geschwindigkeiten und von den Begegnungsfällen ab:

	PW - PW	PW - LKW / Traktor	LKW – LKW / Traktor
Tempo 20	4.00 m	4.80 m	5.60 m
Tempo 30	4.20 m	5.00 m	5.80 m
Tempo 50	4.70 m	5.50 m	6.30 m

Tab. 1: Minimale Fahrbahnbreiten

Die vorgesehenen Strassenbreiten sind so ausgelegt, dass Begegnungen zwischen Personenwagen (PW) und Lastwagen (LKW) /Traktor immer innerhalb der Strassenfläche stattfinden können. Im (seltenen) Begegnungsfall zwischen LKW mit LKW/Traktor muss bei einer Strassenbreite von 5,00 m bei jeder Geschwindigkeit auf die angrenzenden Flächen (Trottoir) ausgewichen werden. Bei einer Strassenbreite von 6,00 m beträgt die maximale Fahrgeschwindigkeit zum Kreuzen 30 km/h.

Grundsätzlich sollte die Trottoirbreite 2,00 m betragen; auf kürzeren Abschnitten kann sie auf 1,50 m reduziert werden.

Die nötigen Sichtweiten an den Strasseneinmündungen hängen von den signalisierten Höchstgeschwindigkeiten ab. Besonders zu beachten sind Lage und Höhe von Bepflanzungen in den Bereichen der Strasseneinmündungen.

Öffentliche Beleuchtung

Im Rahmen der Strasseninstandstellung sowie der gestalterischen und verkehrsberuhigenden Massnahmen wird die Beleuchtungsinfrastruktur nach Gemeindestandard modernisiert (Projekt durch Energie Seeland AG). Das Projekt umfasst 31 Lichtpunkte und beinhaltet folgende Arbeiten:

Ersatz der veralteten Verbraucherleitungen

Die bestehenden Leitungen haben ihr Lebensalter bereits überschritten und weisen eine erhöhte Störfähigkeit sowie einen höheren Wartungsaufwand auf. Zudem entsprechen sie nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen und Sicherheitsstandards. Durch den Austausch dieser veralteten Leitungen mit modernen, leistungsfähigen Kabeln wird eine zuverlässige und sichere Energieversorgung der Beleuchtungsanlagen gewährleistet. Dies trägt nicht nur zur Verbesserung der Betriebssicherheit bei, sondern reduziert auch das Risiko von Ausfällen und langfristigen Wartungskosten.

Umstellung von Natriumdampf-Hochdrucklampen auf LED-Technologie

Die derzeit verwendeten Natriumdampf-Hochdrucklampen sind veraltet und werden ab 2027 nicht mehr im Handel erhältlich sein. Diese Lampen zeichnen sich durch einen hohen Energieverbrauch und eine begrenzte Lebensdauer aus. Im Rahmen der Sanierung werden daher alle vorhandenen Natriumdampf-Hochdrucklampen durch LED-Leuchten ersetzt.

Die LED-Technologie bietet zahlreiche Vorteile: Sie ist deutlich energieeffizienter, wodurch der Stromverbrauch und die Betriebskosten erheblich gesenkt werden. Zudem haben LED-Leuchten eine längere Lebensdauer und eine bessere Lichtausbeute, was zu einer verbesserten Ausleuchtung der Strassen und zu höherer Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und Zu Fussgehende führt. Durch die Umstellung auf LED-Technologie wird nicht nur die Umwelt durch geringeren Energieverbrauch geschont, sondern auch die Wartungskosten werden reduziert, da die LED-Leuchten weniger häufig ausgetauscht werden müssen.

Durch diese Massnahmen wird die öffentliche Beleuchtung in der Bahnhofstrasse und Büetigenstrasse nicht nur den aktuellen Sicherheits- und Effizienzstandards entsprechen, sondern auch langfristig zur Reduzierung der Betriebskosten und zur Verbesserung der Energieeffizienz beitragen.

Kandelaberstandorte:

Wo nötig werden die Kandelaberstandorte optimiert auf eine normgerechte Ausleuchtung des öffentlichen Raums und abgestimmt auf die vorgesehene Bepflanzung.

Landerwerb

Der Projektentwurf berücksichtigt die Eigentumsverhältnisse. Mit Ausnahme einzelner Kleinstflächen werden nur Flächen beansprucht, die im öffentlichen Eigentum sind.

Öffentlicher Verkehr

Alle dargestellten baulichen Massnahmen erfüllen die Anforderungen an eine zukünftige ÖV-Achse (Buslinie).

2.5 Strassenraumprojekt

Abschnitt 1 (Bahnhof bis Gyrhüsweg)



Abb. 8: Situation Bahnhof bis Gyrhüsweg

Abschnittslänge: 240 m

Geschwindigkeit: 30 km/h oder 50 km/h

Schwerpunkt: Sichere Verbindung zwischen Bahnhof und Schulhaus (Schulweg)

Massnahmenbeschrieb

- Fahrbahnbreite hauptsächlich 6.0 m mit Verengungen bei den Baumrabatten auf 5.25 m.
- Durchgehendes Trottoir auf der Nordseite, Breite 1.8 m bis 3.0 m.
- Übergang Bahnhofplatz mit Vertikalversatz mit eingeschränkter Fahrbahnbreite auf 5.25 m und Trottoirverlängerung auf der Südseite bis Parkplatz Liegenschaft Nr. 4.
- Längsparkplätze auf der Südseite zwischen Friedhofweg und Gyrhüsweg
- Baumpflanzungen: 20 Bäume in Rabatte (17 St.) oder mit Baumrosten (3 St.).



Abb. 9: Visualisierung Übergang Bahnhofstrasse auf Bahnhofplatz

Abschnitt 2 (Gyrhüslweg bis Murgasse / Rosenweg)

Abb. 10: Situation Gyrhüslweg bis Murgasse / Rosenweg

Abschnittslänge: 290 m

Geschwindigkeit: 20 km/h (Tempo-20-Zonen / Begegnungszone) oder 30 km/h

- Schwerpunkte:
- Hohe Sicherheit für die zu Fussgehenden, insbesondere für die Schulkinder
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität zwischen Schulhaus und Dorfspielplatz
 - Vernetzung Schulhausvorplatz Bahnhofstrasse / Burgerplatz -Dorfspielplatz

Massnahmenbeschrieb

- Abschnittsgrenzen mit je einem markanten, betonierten Vertikalversatz mit Baum und eingeschränkter Fahrbahnbreite auf 4.0 m.
- Durchgehende Fahrbahnbreite von 5.0 m.
- Durchgehende, gepflästerte Verbindung für die zu Fussgehenden auf der nördlichen Seite zwischen Gyrhüslweg und Gemeindespielplatz/ Rosenweg, optisch abgetrennt zur asphaltierten Fahrbahn durch einen breiten Randstein.
- Führung / Beruhigung des motorisierten Verkehrs mittels 32 Baumpflanzungen: in Baumgruben (10 St.), mit Baumrosten (20 St.) oder in Grünrabatte (2 St.).
- Erhöhung der Sicherheit im Bereich des Schulhauses durch Möblierungen und Markierungen.
- Gesicherter Warteraum für den Schulbus beim Schulhauszugang
- Aufwertung der drei vorhandenen Brunnen (Sanierung, ev. Umplatzierungen) im Bereich Burgerplatz - Gemeindespielplatz



Abb. 11: Visualisierung Übergang bei Einmündung Gyrhüslweg (Blickrichtung Schulhaus)



Abb. 12: Visualisierung Bereich Schulhauszugang



Abb. 13: Visualisierung Bereich Burgerplatz - Bahnhofstrasse

Abschnitt 3 (Murgasse / Rosenweg bis Kappelgasse)

Abb. 14: Situation Murgasse / Rosenweg bis Kappelgasse

Abschnittslänge: 270 m

Geschwindigkeit: 30 km/h oder 50 km/h

Schwerpunkte:

- Sichere Verbindung zwischen Schulhaus und Kappelgasse (Schulweg)
- Erhöhung der Sicherheit beim Knoten Kappelgasse Bielstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden und der Priorisierung des Schwerverkehrs über die Bielstrasse

Massnahmenbeschrieb

- Fahrbahnbreite durchgehend 6.0 m
- Zwei Vertikalversätze mit Bäumen zur Verkehrsberuhigung mit eingeschränkter Fahrbahnbreite auf 4.5 m.
- Durchgehendes Trottoir auf der Nordseite in unterschiedlicher Breite zwischen 2.0 m und 3.0 m.
- Weiterführung Trottoir ab Kappelgasse auf der Südseite bis Liegenschaft Nr. 40.
- Umgestaltung Knoten Kappelgasse-Bielstrasse zugunsten einer verbesserten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Verbesserung der Sichtverhältnisse des Zu Fussgehendstreifens Kappelgasse durch Anpassung des Strassenrandes. Wegen der nach wie vor ungenügenden Sichtweiten und der Schulwegroute bleibt der Zu Fussgehendstreifen in jedem Fall bestehen.
- Bevorzugung der Fahrtrichtung Kappelgasse-Bielstrasse durch Veränderung der Vortrittsregelung.
- Zusätzlichen Vertikalversatz bei Liegenschaft Nr. 3 in der Kappelgasse zur Reduktion der Geschwindigkeit der Bergabwärtsfahrenden.

Abschnitt 4 (Kappelgasse bis Gemeindegrenze Büetigen)

Abb. 15: Situation Kappelgasse bis ca. 180m vor Gemeindegrenze Büetigen

Abschnittslänge: 290 m

Geschwindigkeit: 30 km/h oder 50 km/h

Schwerpunkte:

- Sichere Verbindung für zu Fussgehende zum Schulhaus und zum Bahnhof
- Verkehrsberuhigung, Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit

Massnahmenbeschrieb

- Die Strassensubstanz ab der Gemeindegrenze Büetigen bis zum Beginn der nördlichen Bebauung ist in gutem Zustand und muss nicht saniert werden. (ca. 180 m)
- Fahrbahnbreite durchgehend 6.0 m.
- Zwei Vertikalversätze mit Bäumen zur Verkehrsberuhigung mit eingeschränkter Strassenbreite von 4.5 m.
- Durchgehendes Trottoir entlang dem südlichen Fahrbahnrand mit einer Breite von 2.0 m.
- Randabschluss entlang der nördlichen Fahrbahn zur Abgrenzung der Restfläche bis zu den Parzellengrenzen. Diese Restflächen dienen den angrenzenden Anwohnenden als «gesicherten» Raum für die Überquerung der Strasse zum gegenüberliegenden Trottoir.

Bielstrasse (flankierende Massnahme)

Abb. 16: Situation Bielstrasse

Abschnittslänge: 150 m

Geschwindigkeit: 30 km/h oder 50 km/h

Schwerpunkt:

- Verkehrsberuhigung, Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit
- Sanierung der maroden Strassensubstanz

Massnahmenbeschrieb

- Fahrbahnbreite 5.20 m.
- Zwei Vertikalversätze mit Bäumen zur Verkehrsberuhigung mit eingeschränkter Strassenbreite von 3.60 m.
- Durchgehende Trottoir entlang dem östlichen Fahrbahnrand mit einer Breite von 1.85 m.
- Anpassung Strasseneinmündung Dotzigenstrasse

3 Abwasseranlagen / GEP-Massnahmen

3.1 Öffentliche Abwasseranlagen

IST-Zustand

Gemäss dem GEP-Massnahmenplan besteht innerhalb des Perimeters der Kantonsstrassenübernahme in der Büetigenstrasse (Bielstrasse bis Ende der südlichen Überbauung) ein grosser Handlungsbedarf. Im Gebiet Chappelacher sind sämtliche Gebäude im Trennsystem entwässert. Das anfallende Schmutz- und Regenwasser wird getrennt bis an den Strassenrand der Büetigenstrasse geführt. Da in der Büetigenstrasse nur eine überlastete Mischwasserleitung in Abflussrichtung Bielstrasse vorhanden ist, werden die beiden Regen- und Schmutzwasserleitungen jeweils vor der Einleitung in die Mischwasserkanalisation zusammengeführt. Generell ist das Kanalisationssystem in der Büetigenstrasse und Bielstrasse überlastet.

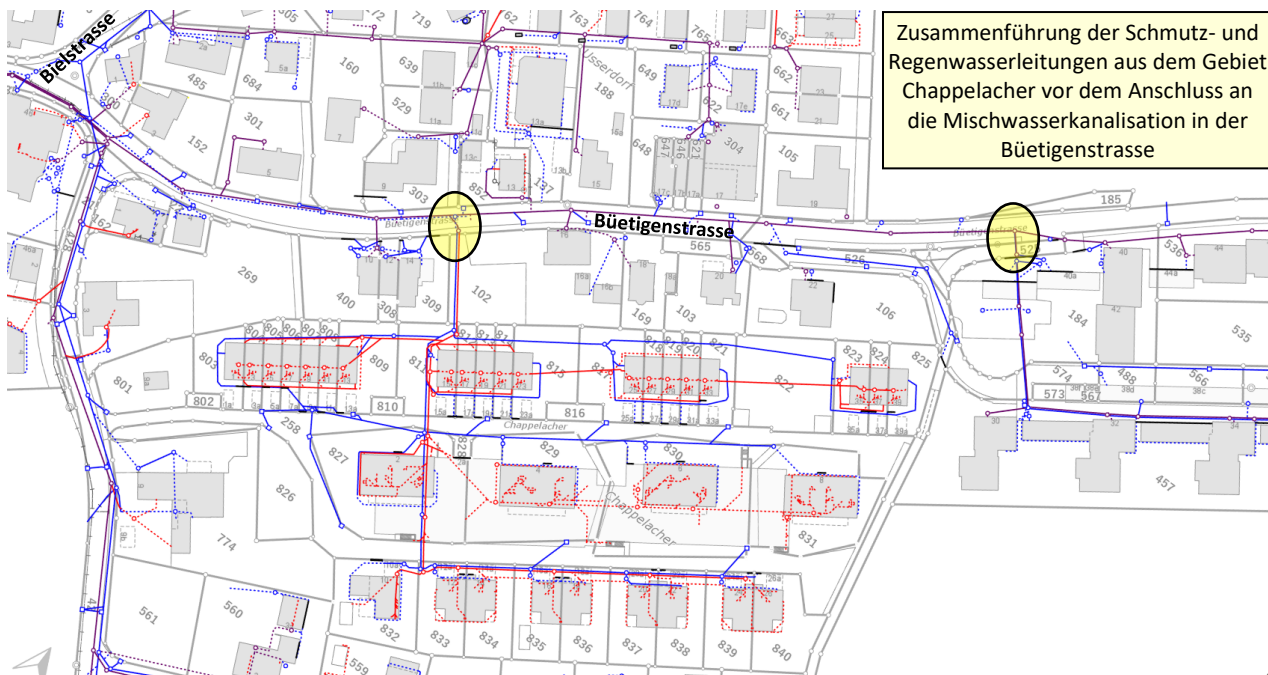


Abb. 17: IST-Situation Entwässerungssystem Gebiet Chappelacher - Büetigenstrasse

Im restlichen Perimeter der Kantonsstrassenübernahme weisen einzelne Durchlaufrinnen von Kanalisationsschächten kleinere Mängel auf.

Geplante Massnahmen nach GEP

Als dringende Massnahme wird im GEP die Einführung eines Trennsystems in der Büetigenstrasse sowie die Vergrösserung der Regenwasserleitung in Richtung Vogelsanggrabe aufgeführt. Mit dem Neubau von Abwasserleitungen und der Umnutzung bestehender Leitungen in der Büetigenstrasse soll das bereits getrennte Abwasser aus dem Gebiet Chappelacher in Richtung Bielstrasse abgeleitet und die überlastete Mischwasserleitung eliminiert werden. Die Vergrösserung der Regenwasserleitung ab der Bielstrasse wird auf der Länge der Strassensanierung umgesetzt.

Konkret sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4	Bielstrasse
<ul style="list-style-type: none"> Ersatz Schachtabdeckungen 	<ul style="list-style-type: none"> Regenwasserleitung Versickerung Schulhaus im Strassenbereich Ersatz Schachtabdeckungen 	<ul style="list-style-type: none"> Regenwasserhauptleitung NW 600 mm mit Anschluss in Bielstrasse L=60m Ersatz Schachtabdeckungen 	<ul style="list-style-type: none"> Neue Schmutzwasserleitung NW 300 mm, L=280 m Neue Regenwasserleitung NW 300 – 600 mm, L=250 m Umnutzung Mischwasserleitung zu Regenwasserleitung L=250m Ersatz Schachtabdeckungen 	<ul style="list-style-type: none"> Ersatz Schachtabdeckungen Vergrösserung der Regenwasserleitung in Richtung Vogelsanggrabe auf Abschnittslänge. NW 600mm, L=120m

Tab. 2: Massnahmen Abwasseranlagen

3.2 Private Abwasseranlagen

Im Einzugsgebiet des Strassensanierungsperimeters befinden sich ca. 50 Liegenschaften, die ihr Abwasser in die öffentlichen Kanalisationsysteme der Bahnhofstrasse bzw. der Büetigenstrasse einleiten. Der Zustand dieser privaten Abwasserleitungen ist zu erfassen und gegebenenfalls zu sanieren.

4 Bedürfnisse Dritter (Werkleitungen)

Die Abklärungen im Rahmen der Erstellung des Bauprojektes ergaben folgende Bedürfnisse seitens der Werkeigentümer:

Werk	Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4	Bielstrasse
Energie Seeland AG, Wasser	• Neue Leitung L=70 m	• Neue Leitung L=200 m	• Neue Leitung L=150 m	• Neue Leitung L=270 m	• Neue Leitung L=130 m
Energie Seeland AG, Elektro	• Neue Rohrblock L= 30 m • Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Neuer Rohrblick L=250m • Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Neuer Rohrblick L=150m • Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Neuer Rohrblick L=210m • Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	
Swisscom AG, Fernmeldeanlagen	• Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Verlegung Rohrblock infolge Bäume • Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	• Anpassungen Schächte und Schachtabdeckungen	

Tab. 3: Bedürfnisse Dritter

Insbesondere in den Abschnitten 2 und 4 sind umfangreiche Werkleitungsarbeiten vorgesehen

5 Etappierung / Abhängigkeiten / Synergien

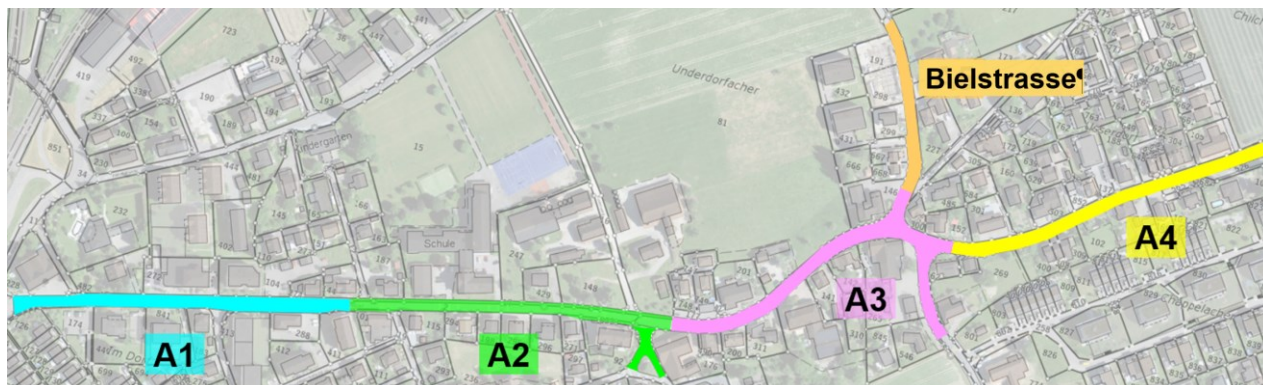


Abb. 18: Übersicht der Planungsabschnitte

Etappierungen

Die gewählten Planungsabschnitte für das Bauprojekt basieren auf den örtlichen Gegebenheiten, möglichen Temporegimeabschnitten und dem Perimeter der Kantonsstrasse.

Der Abschnitt „Bielstrasse“ liegt angrenzend an den Perimeter „Übernahme Bahnhofstrasse – Büetigenstrasse“. Der Einbezug in das Bauprojekt als flankierende Massnahme erfolgt aus folgenden Gründen:

- Das veränderte Verkehrsregime im Knoten Kappelgasse – Bahnhofstrasse erfordert Anpassungen bis in die Bielstrasse
- Dringende Leitungsbauten (Abwasser und Wasser) sind notwendig
- Der Strassenzustand in den ersten 150 m ist markant schlechter als auf der restlichen Strassenlänge, weshalb eine Sanierung zusammen mit den Arbeiten in der Bahnhofstrasse – Büetigenstrasse naheliegender ist

Abhängigkeiten

Um den Anliegen der Busswiler Bevölkerung gerecht zu werden – Verbesserung der Schulwegsicherheit auf der Kantonsstrasse zwischen Bahnhof Busswil und Knoten Kappelgasse/Bielstrasse mittels Temporeduktion und Strassenumgestaltung – sind im Minimum die Abschnitte A1 bis A3 zusammen zu realisieren.

Ab der Bielstrasse bis zur Gemeindegrenze (A3/A4) sollte schon seit längerem die Regenwasseraustrennung gemäss GEP-Massnahmenplan umgesetzt werden. Zudem besteht grosser Handlungsbedarf bei den Werkleitungen (Ersatz der Wasserleitung / Erweiterung des Elektrorohrblocks). Teilweise wurde bisher mit der Umsetzung gewartet, bis das Strassensanierungsprojekt bekannt ist. Aufgrund der Werkleitungsbauten ist ein grosser Teil der Strasse mit Belagsflicken überdeckt, wodurch eine Komplettsanierung der Strasse unumgänglich wird.

Der Abschnitt „Bielstrasse“ hat grundsätzlich keine Abhängigkeit zu den Abschnitten der Kantonsstrasse. Die Strasse zwischen der Kantonsstrasse und der letzten Liegenschaft auf der westlichen Strassenseite befindet sich in einem schlechten Zustand. Da nun beide Strassenseiten nahezu vollständig überbaut sind, ist der Zeitpunkt für die Sanierung der Strasse gekommen. Dies auch im Hinblick auf eine mögliche Zunahme des Schwerverkehrs nach der Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen in den Abschnitten A1 bis A3.



Abb. 19: Strassenzustand Bielstrasse

Begründet durch die oben genannten Erläuterungen wird empfohlen, die Abschnitte A1 bis A4 als Gesamtes zu realisieren. Naheliegender ist auch, den Abschnitt „Bielstrasse“ zusammen mit der Bahnhofstrasse/Büetigenstrasse oder zumindest unmittelbar danach zu sanieren.

Synergien

In jedem Fall müssen pro Abschnitt Werkleitungen, Abwasseranlagen und Strassenbauarbeiten gleichzeitig umgesetzt werden. Je grösser das gleichzeitige Bauvolumen bzw. die Anzahl der Abschnitte, desto günstiger sind die Gesamtkosten.

6 Herstellung einer werkmängelfreien Anlage / finanzielle Abgeltung

Gemäss der Zielvereinbarung „Lyss, Bahnhof- und Büetigenstrasse in Busswil“ vom 28. November 2024 wurde am 11. Juni 2024 eine gemeinsame Begehung zur Erfassung der notwendigen Arbeiten zur Herstellung einer werkmängelfreien Anlage durchgeführt. Daran nahmen folgende Personen teil:

Oberingenieurkreis III: Conrad Zingre, Patrick Schärer, Lukas Rohrbach, Marco Marti

Gemeinde Lyss: Adrian Kunz, Roland Stalder, Pascale Möri

RSW AG: Bernhard Fuchs

Basierend auf dieser Besichtigung hat die RSW AG die festgestellten Mängel in einem Plan dokumentiert und die entsprechenden Kosten ermittelt. Anlässlich einer Bereinigungssitzung vom 19. September 2024 wurde das Verfahren zur finanziellen Abgeltung und zur Eigentumsübertragung der Kantonsstrasse an die Gemeinde Lyss eingeleitet.

Folgendes Vorgehen wurde festgelegt:

- Erstellung eines Vertragsentwurfs über die finanzielle Abgeltung, die Eigentumsübertragung und die zukünftigen Verantwortlichkeiten durch Andreas Danzeisen, Fa. Monbijou Recht
- Bereinigung, Ergänzungen, definitive Fassung und Unterzeichnung des Vertrags
- Beschluss durch den Gemeinderat (28.10.24) und den GGR (9.12.24) zum Vollzug der Übernahme

7 Kosten

7.1 Kostenvoranschlag

- Die Kostenberechnung berücksichtigt den Projektumfang gemäss Darstellung in den Bauprojektplänen vom 30. Sept. 2024.
- Die Kostenermittlung erfolgte mittels detaillierten Massenauszügen und zu aktuellen Marktpreisen.
- Der Genauigkeitsgrad des Kostenvoranschlags beträgt: +/- 10 %.
- Ausser unter dem Punkt „Unvorhergesehenes“ sind keine Preis- oder Mengenreserven berücksichtigt.

Erläuterungen zum Inhalt der einzelnen Kostenpositionen:

Bauwerkskosten: Enthalten hauptsächlich die Baumeisterarbeiten.

Bepflanzung: In dieser Position sind die Bäume mit Baumgruben und Baumroste enthalten. Dazu alle Gärtnerarbeiten im Zusammenhang mit den Grünflächen für Rabatten und Anpassungen auf privaten Grundstücken

Möblierung: Bänke, Gestaltungselemente zur Sicherheit beim Schulhaus, Verschiebungen der Brunnen, etc.

Beleuchtung: Umstellung von Natriumdampf-Hochdrucklampen auf LED-Technologie
Ersatz der Verkabelung
Optimierung der Kandelaberstandorte

Honorare: Honorare für alle Projekt- und Realisierungsphasen für Bauingenieurarbeiten, Landschaftsarchitekt, Lichtplaner

Baunebenkosten: Signalisation, Markierungen
Bauabsteckung, Retablierung Grenzpunkte
Abklärungen Werkmängelfreiheit
Bewilligungsverfahren, Gesuche
Pläne, Kopien, Fotos, Publikationen
Versicherungen / Rissprotokolle
Landerwerb, Entschädigungen
Notar, Grundbuch
Kommunikation, Einweihung

7.2 Kostenaufteilung

Die Kosten wurden für die fünf Planungsabschnitte separat berechnet unter der Annahme, dass A1 bis A4 zusammen ausgeschrieben und realisiert werden. Die Bielstrasse wurde als Einzelobjekt berechnet.

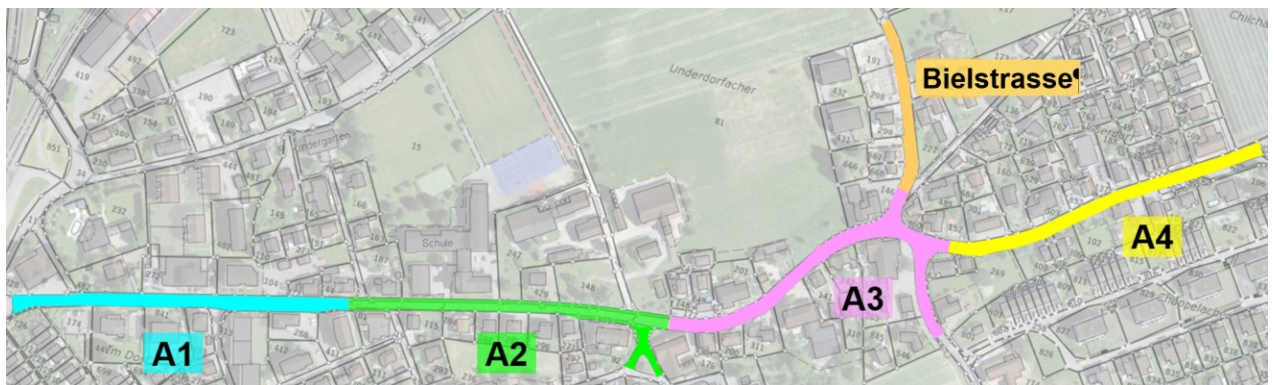


Abb. 20: Übersicht der Kostenaufteilung

7.3 Kostenanteile Dritter

Werke

Die Werkeigentümer tragen die vollen Kosten bis und mit Deckbelag auf die Grabenbreite. Diese Kostenanteile wurden bei den Werkleitungs- und Strassenbaukosten berücksichtigt. Sollten die Projekte der Werke angepasst werden, können daraus Kostenumwälzungen entstehen.

Der Betrag von Fr. 165'000.- zulasten der Werke am Strassenoberbau für die Abschnitte A1 bis A4 setzt sich folgendermassen zusammen:

Abwasseranlagen, Gemeinde Lyss	Fr.	77'000.-
Wasserleitung, Energie Seeland AG	Fr.	61'000.-
Elektrorohrblock, Energie Seeland AG	Fr.	20'000.-
Fernmeldeanlage, Swisscom AG	Fr.	7'000.-

Werkmängel-Entschädigung

Der Kanton Bern entrichtet der Gemeinde Lyss einen pauschalen, zweckgebundener Betrag in der Höhe von Fr. 650'000.- als Abgeltung für die theoretischen Instandstellungskosten zur Erreichung einer werkmängelfreien Bahnhofstrasse / Büetigenstrasse.

Regionale-, Kantonale- und Bundesbeiträge

Regionale-, Kantonale- und Bundesbeiträge sind in Aussicht gestellt. Die Betragshöhe ist noch nicht festgelegt.

7.4 Kostenvoranschlag Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung

		Bahnhofstrasse - Büetigenstrasse				Bielstrasse
		Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4	
Bauwerkskosten	Fr.	366'000	470'000	400'000	365'000	207'000
Bepflanzung / Gärtnerarbeiten	Fr.	94'000	252'000	15'000	10'000	8'000
Möblierung, Ausstattungen	Fr.	6'000	35'000	10'000	5'000	3'000
Beleuchtung	Fr.	20'000	50'000	25'000	20'000	5'000
Honorare	Fr.	70'000	125'000	65'000	45'000	32'000
Baunebenkosten	Fr.	33'000	43'000	28'000	23'000	11'000
Unvorhergesehenes ca. 5%	Fr.	35'000	61'000	32'000	30'000	16'000
Mehrwertsteuer 8.1%	Fr.	51'000	84'000	47'000	40'000	23'000
Gesamtkosten	Fr.	675'000	1'120'000	622'000	538'000	305'000
		2'955'000				
Anteil Werke am Strassenoberbau	Fr.	13'000	33'000	37'000	82'000	30'000
	Fr.	165'000				
Zwischentotal	Fr.	2'790'000				275'000
Anteil Kt. Bern, Behebung Werkmängel	Fr.	650'000				
Total Gemeinde (Kreditantrag)	Fr.	2'140'000				
Regionale-, Kantonale- und Bundesbeiträge	Fr.	offen				
Netto - Gesamtkosten	Fr.					

Tab. 4: Kosten Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung

7.5 Kostenvoranschlag Abwasseranlagen

Die aufgelisteten Kosten umfassen die Abwasseranlagen innerhalb der einzelnen Abschnitte, nicht aber weiterführende Leitungen wie z.B. die Vergrösserung der Regenwasserleitung bis zum Vogelsanggrabe. Die gemeindeseitigen Leistungen im Zusammenhang mit den privaten Abwasseranlagen (Zustandserfassung und Ausarbeitung der Sanierungskonzepte) sind im Kostenvoranschlag nicht enthalten.

		Bahnhofstrasse - Büetigenstrasse				Bielstrasse
		Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4	
Bauwerkskosten	Fr.	10'000	17'000	98'000	415'000	215'000
Honorare	Fr.	2'000	3'000	15'000	55'000	32'000
Baunebenkosten	Fr.	1'000	1'000	5'000	10'000	2'000
Unvorhergesehenes ca. 10%	Fr.	876	2'127	11'510	47'290	24'000
Mehrwertsteuer 8.1%	Fr.	1'124	1'873	10'490	42'710	22'000
Gesamtkosten	Fr.	15'000	25'000	140'000	570'000	295'000
		750'000				

Tab. 5: Kosten Abwasseranlagen

8 Bewilligungsverfahren

Strassenbautechnisches Bewilligungsverfahren

Da neben den eigentlichen Sanierungsmassnahmen auch eine Umgestaltung des Strassenraums vorgesehen ist, muss ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden. Je nach Eigentümer zum Zeitpunkt des Bewilligungsverfahrens ist entweder ein Strassenplanverfahren (Kanton Bern) oder ein Baubewilligungsverfahren über das Regierungsstatthalteramt (Gemeinde Lyss) erforderlich.

Änderung des Temporegimes

Eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf der Bahnhofstrasse/Büetigenstrasse/Bielstrasse auf Tempo 30 bzw. Tempo 20 erfordert ein separates Bewilligungsverfahren, das durch einen Gemeinderatsbeschluss sowie durch Prüfung und Publikation durch den Kanton Bern, OIK III, durchgeführt wird.

9 Verfahren zur Eigentumsübertragung

Vereinbarung

Seit der Unterzeichnung der Zielvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und der Gemeinde Lyss zur Übergabe der Kantonsstrasse im Gemeindegebiet Busswil im November 2023 haben sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert. Nun ist auch eine vorzeitige Übergabe des Strassenabschnitts in nicht werkmängelfreiem Zustand an die Gemeinde Lyss möglich (Strassenverordnung Art. 6 Abs. 1b). Dies ist im Sinne der Gemeinde Lyss. Daher wurde die Ausarbeitung einer entsprechenden Vereinbarung in Auftrag gegeben. Ziel ist es, diesen Vertrag durch den Gemeinderat (28.10.24) und den GGR (9.12.24) beschliessen zu lassen.

Zukünftige Zuständigkeiten

Sollte die vorzeitige Übergabe der Kantonsstrasse an die Gemeinde Lyss sowie der Kredit zur Strasseninstandstellung/Strassenumgestaltung durch den GGR am 9. Dezember 2024 genehmigt werden, verändern sich die Abmachungen aus der Zielvereinbarung vom November 2023. Anstelle des Kantons, OIK III, wird die Gemeinde Lyss ab 2025 für das Bewilligungsverfahren und die Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung der Bahnhofstrasse/Büetigenstrasse verantwortlich sein. Der Kanton Bern wird lediglich den vereinbarten, zweckgebundenen Beitrag als pauschale Abgeltung für die theoretischen Instandstellungskosten überweisen.

10 Weiters Vorgehen / Termine

Das weitere Vorgehen und die möglichen Termine für die Strasseninstandstellung / Strassenumgestaltung Bahnhofstrasse – Büetigenstrasse:

was	wer	(bis) wann
Abgabe Bauprojektunterlagen	Fuchs	30. Sept. 2024
Behandlung Bauprojekt in der Baukommission	Kunz / Christen	16. Okt. 2024
Vertrag zur Eigentumsübertragung unterschrieben	Kunz / Zingre	25. Okt. 2024
Verabschiedung Vertrag Eigentumsübertragung	GR / Christen	28. Okt. 2024
Behandlung Bauprojekt im Gemeinderat	GR / Christen	28. Okt. 2024
Kreditantrag im GGR	Christen	9. Dez. 2024
Abschliessende Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde zur Übergabe der Kantonsstrasse	Kunz / Zingre	Jan./Feb. 2024 / 25
Ausarbeitung Baugesuch	Fuchs	März / April 2025
Bewilligungsverfahren	Kunz / RSA	Mai bis Nov. 2025
Ausschreibungsunterlagen erstellen	Fuchs	Aug. bis Okt. 2025
Offerten einholen, auswerten, Vergabe	Fuchs	Nov. 2025 bis Feb. 2026
Ausführungsprojekt, Bauvorbereitung	Fuchs	Nov. 2025 bis April 2026
Baustart		ab Juni 2026

Tab. 6: Vorgehen und Termine

11 Dokumente des Bauprojektes

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bauprojekts:

Typ	Nr.	Inhalt	Ort	Massstab
Bericht		Technischer Bericht		
Plan	2301	Situationsplan Strassenbau / Gestaltung	Bahnhofstrasse A 1	1:200
Plan	2302	Situationsplan Strassenbau / Gestaltung	Bahnhofstrasse A 2	1:200
Plan	2303	Situationsplan Strassenbau / Gestaltung	Bahnhofstrasse A 3	1:200
Plan	2304	Situationsplan Strassenbau / Gestaltung	Büetigenstrasse A4	1:200

Tab. 7: Dokumente des Bauprojektes

Weitere vorhandene Projektunterlagen (nicht abgegeben):

- Situationsplan Bielstrasse, Strassenbau / Gestaltung
- Normalprofile Strassenbau Bahnhofstrasse / Büetigenstrasse
- Situationsplan Abwasseranlagen Büetigenstrasse
- IST-Situationspläne (Höhen, Breiten, Gefälle, Materialisierung, bestehende Werkleitungen)
- Strassenbautechnisch Situationspläne (Strassenhöhen, Entwässerung, Gefälle, Ausrundungen)
- Situationspläne Projekt Werkleitungen (Abwasser, Wasser, Elektro, Swisscom)
- Grabenprofile Werkleitungen

Lyss, 30. Oktober 2024

RSW AG, Lyss / Bernhard Fuchs