

GGR-Geschäfte

2015-151

286 081.60 Verkehr; Verkehrsinfrastruktur; Strassen

B+P

Sanierung Aarbergstrasse; Abschnitt Alter Viehmarkt bis Alter Friedhof; Verpflichtungskredit

Ausgangslage

Die Aarbergstrasse muss auf dem Abschnitt Alter Viehmarkt bis zum Alten Friedhof saniert werden. Insbesondere der Strassenbelag befindet sich im Abschnitt ESAG-Kreisel bis zur Einmündung in den Blumenweg in einem kritischen Zustand. Weiter müssen in diesem Perimeter die Bushaltekanten (4 Stk.) gemäss BehiG barrierefrei angepasst werden. Im Verkehrsrichtplan gilt sie als Sammelstrasse. Heute wird sie aber auch als Ortsdurchfahrt benutzt, was dazu führt, dass Lärmgrenzwerte nur ganz knapp eingehalten werden. Aus diesem Grund soll u.a. ein lärmmindernder Belag eingebaut werden. Weiter wurde geprüft, ob der Abschnitt ESAG-Kreisel bis Bushaltstelle «Stigli» (Abschnitt M3, siehe auch Kapitel Massnahmenbereiche) zusätzlich zu einer Tempo-30-Zone umgestaltet werden soll. Dazu wurden dem GR am 09.10.2023 [861] drei Varianten inkl. Kostenfolge unterbreitet:

1. Minimalvariante Substanzerhalt, Fr. 880'000.00
2. Variante Substanzerhalt mit Neugestaltung des Abschnitts M3 mit Einführung einer Tempo-30-Zone, Fr. 1'705'000.00
3. Variante Substanzerhalt mit Neugestaltung des Abschnitts M3 mit Einführung einer Tempo-30-Zone, ohne Verengung der Strasse und ohne grössere Anpassungen der Randabschlüsse, Fr. 1'250'000.00

Der GR beauftragte anschliessend die Abteilung Bau + Planung mit der Unterbreitung des vorliegenden Baukreditgeschäfts für die Minimalvariante «Substanzerhalt».

Bezug zu Richtlinien + Zielsetzungen 2022-2025

Gesellschaftliche Solidarität

Langfristige Ziele:

- Lyss ist das attraktive und innovative Regionalzentrum für das Seeland
- Lyss ist attraktiv für alle Bevölkerungsgruppen
- Lyss bietet wahrnehmbare Aufenthaltsqualität

Strategische Stossrichtung:

- Wir setzen auf qualitativ wertvollen und sicheren Wohn- und Aussenraum

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Langfristige Ziele:

- Infrastruktur ist attraktiv und adaptiert an Grösse und Anforderungen

Strategische Stossrichtung:

- Erhalt und Aufwertung einer dem Bevölkerungswachstum angepassten Infrastruktur
- Lyss betreibt nachhaltige Finanz- und Investitionspolitik

Ökologische Verantwortung

Langfristige Ziele:

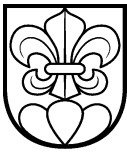
- LysserInnen bevorzugen den langsam-/öffentlichen Verkehr für den Weg zur Arbeiten, zum Einkaufen und für die Freizeit

Strategische Stossrichtung:

- Lyss steuert eine qualitativ wertvolle Siedlungsentwicklung im Zentrum
- Sicherstellung und Attraktivierung des ÖV-Angebots

Konkretes Ziel bis Ende 2024

- Neugestaltung Aarbergstrasse abgeschlossen



Massnahmenbereiche

Das Projekt wird für den Variantenentscheid in fünf Massnahmenbereiche unterteilt (siehe auch Abbildung 1):

- **M1:** Alter Viehmarktplatz bis ESAG-Kreisel inkl. Bushaltestelle
- **M2:** ESAG-Kreisel
- **M3:** ESAG-Kreisel bis Bushaltestelle «Stigli»
- **M4:** Bushaltestelle «Stigli» bis vor Alter Friedhof
- **M5:** Bushaltestellen «Stigli»

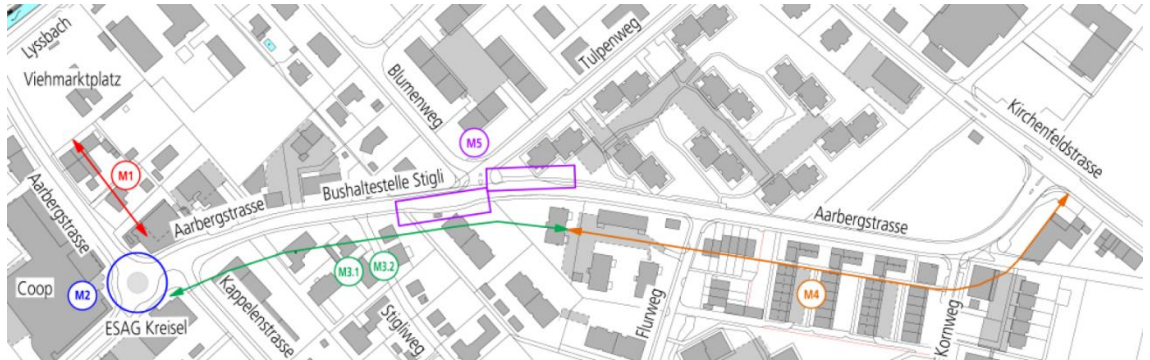


Abbildung 1 Übersicht Massnahmen

Definitives Strassenprojekt

Bei der Variante «Substanzerhalt» handelt sich bei der Umsetzung im Abschnitt M1-M5 um eine reine Oberflächensanierung im Fahrbahnbereich mit Einbau eines lärmindernden Belages. Die Strassenabschlüsse werden grossenteils im Bestand belassen. Die Strassenentwässerung wird, wo nötig, optimiert. Grössere Anpassungsarbeiten sind aber nicht vorgesehen. Die vier Bushaltekanten werden aber gemäss BehiG-Vorgaben barrierefrei angepasst.

Kostenvoranschlag

Mit einer Genauigkeit von +/- 10% ergibt sich folgender Kostenvoranschlag (inkl. MwSt., Preisbasis Sommer 2023):

Bauwerkskosten	Fr.	710'000.00
Honorare	Fr.	70'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	100'000.00
Total	Fr.	880'000.00

Kostenbeteiligungen

Mit den folgenden Kostenanteilen, welche noch nicht definiert werden können, darf im weiteren Verlauf der Projektierung gerechnet werden:

- Kostenanteil an Strassenoberbau der Werkeigentümer
- Regionale-, Kantonale- und Bundesbeiträge

Investitionsprogramm 2024 – 2028

Im Investitionsprogramm 2024 – 2028 ist das Projekt unter Nr. 3131.97 mit brutto Fr.1'500'000.00 festgehalten.

Terminplan

11.12.2023
2024/2025*

Kreditbeschluss GGR
Ausführung

*Bemerkung

Der Ausführungszeitpunkt ist abhängig vom Ausführungszeitpunkt des Projekts «Hirschenplatz». Sollte dieses im Jahr 2024 realisiert werden wird die Aarbergstrasse ins Jahr 2025 verschoben.



Mitbericht Finanzen

Die Abschreibungen für die Strassenbaukosten werden gemäss kantonalen Vorgaben nach HRM2 berechnet: linear, ab Fertigstellung (2024) mit einer Nutzungsdauer von 40 Jahren. Die Investitionsfolgekosten sind im Finanzplan berücksichtigt und somit tragbar. Die Berechnung der Folgekosten erfolgt unabhängig vom Ausführungszeitpunkt (Abhängigkeit vom Projekt Hirschenplatz). Im Investitionsprogramm sind Bruttokosten von Fr. 1.5 Mio. enthalten. Somit wird dieses Projekt mit Minderkosten von Fr. 0.62 Mio. realisiert (Planung).

Das vorliegende Investitionsprojekt löst die nachfolgenden Folgekosten in der Erfolgsrechnung aus und ist gemäss Finanzplan 2023 tragbar unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Rahmenbedingungen:

Jahr	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bruttoinvestition	880'000					
Buchwert vor Abschreibung	880'000	858'000	836'000	814'000	792'000	770'000
Abschreibung (linear, 40 Jahre Nutzungsdauer = 2.5%)	22'000	22'000	22'000	22'000	22'000	22'000
Restbetrag Buchwert	858'000	836'000	814'000	792'000	770'000	748'000
Jährliche Kapitalkosten						
Abschreibung	22'000	22'000	22'000	22'000	22'000	22'000
*Verzinsung 3.0%/3.5%	26'400	25'740	29'260	28'490	27'720	26'400
Folgekosten pro Jahr	48'400	47'740	51'260	50'490	49'720	48'400

(*Zinssatz 2024 – 2025 3.0%, ab Jahr 2026 liegt der Zinssatz bei 3.5%)

Das Projekt wird per Ende Planjahr 2063 komplett abgeschrieben sein und bis zu diesem Zeitpunkt in der Anlagenbuchhaltung geführt. Fibu-Nr. 350.1.5010.35 und Anlagebuchhaltung Nr. 14010.01.019.

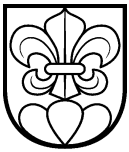
Dieses Projekt unterliegt nachfolgendem Leistungs- und Wirkungsziel (WoV):

Produktgruppe	313 Tiefbau
Produkt	3131 Verkehrsanlage
Leistungsziel	Sach- und zielgerichtetes Realisieren von verhältnismässig dimensionierten Verkehrsanlagen >80%
Leistungsziel Indikator	L2: Investitionsplanung umgesetzt (Realisierung Verkehrsanlage) >80%. Bemerkungen Das vorliegende Projekt führt dazu, dass der Leistungsindikator bei >80% gehalten werden kann.
Wirkungsziel	Sichere Strassen
Wirkungsziel Indikator	Haftpflichtfälle infolge baulicher Mängel Bemerkungen Das vorliegende Projekt führt dazu, dass der Sollwert <i>keine</i> gehalten werden kann. Zudem werden sich die Lärmemissionen verringern, aufgrund neuestem Belagseinbau.

Erwägungen

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Der Redner hat Kenntnis erhalten, dass es einen Rückweisanspruch geben wird. Er hat aber trotzdem einige Bemerkungen dazu vorbereitet. Der Redner kann verstehen, wieso das Geschäft als «mager» empfunden wird. Es stimmt auch – das Geschäft ist mager. Es ist eigentlich ein einfaches Geschäft. Der GR hat in seinen Varianten auch den vom GGR gewünschten Sparauftrag berücksichtigt. Daher setzt er die einfachere und sparsamere Variante um. Das Geschäft hatte früher mehrere Varianten. Es wurde mit einem Ingenieurbüro und der Baukommission als beratende Kommission ausgearbeitet. Der GR erhielt dann den Auftrag die einfache Sanierung weiterzuverfolgen. Die Sanierung ist notwendig, da der Strassenbelag an einigen Stellen in sehr schlechtem Zustand ist. Gerade in Zeiten wo es

viel regnet und viel Wasser auf den Strassen herumliegt und sich Lachen bilden, kann es gefrieren und weitere Aufrisse geben. Zudem ersetzt die ESAG am selben Ort einige Wasserleitungen. Somit könnte die Gemeinde Lyss bezüglich dem Deckbelag von den Synergien mit der ESAG oder den Werkleitungseigentümern profitieren, da sich diese an den Kosten zum Deckbelag beteiligen würden. Dieser Anteil der Kosten wurde im Geschäft nicht berücksichtigt, wobei sie aber vermerkt sind. Es ist wichtig, dass der Bruttokredit beantragt wird und nicht nur der Nettokredit, vor allem wenn keine gesicherten Einnahmen bestehen. Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht erstellt werden. Die Kosten dafür betragen Fr. 360'000.00 und sind 40% des Gesamtkredits. Weiter wurde 10% für Unvorhergesehenes budgetiert. Somit ist die reine Sanierung nicht der grosse Treiber dieser Rechnung, aber dennoch wichtig. Der Effekt auf Tempo 20 oder 30 und die Kompensation mit Flüsterbelag erübrigt sich hier, da kein Ausbau vorgesehen ist auf eine Tempo-30-Zone. Denn es wird keine Verengung der Strasse und auch keine Trottoirabsenkung angestrebt werden, damit die Fahrräder auf den Gehweg ausweichen können. Es bleibt im Moment alles so wie es ist. Kosten der Infrastruktur und vom Strassenraum, damit die Strassen Tempo-30-tauglich würde, lösen je nach Variante Fr. 370'000.00 – Fr. 825'000.00 Mehrkosten aus. Der technische Bericht über alle drei Varianten liegt vor. Der GR schlägt die einfache Sanierung für die Aarbergstrasse vor.



Rychen Michael, SP: Gemäss dem Redner ist der Zeitpunkt richtig, da eine Ausbesserung notwendig ist, bevor es auf -6 Grad Celsius herunterkühlt. Daher erstaunt es den Redner schon, wenn der GR mit der Argumentation kommt, dass der GGR aus Gehorsam diesem Geschäft zustimmen wird. Wenn man den Unterhalt gemacht hätte an der Aarbergerstrasse, hätte man die Schadstellen vor der Wintersaison ausgebessert. Die Fraktion SP/Jungi bezweifelt, dass es im Moment Sinn macht in Strassen zu investieren. Der Redner als Anwohner der zweiten Reihe weiss, dass ein Flüsterbelag die Lärmbelästigungen nicht lösen wird. Denn wenn nämlich Fahrzeuglenker mit protzigen Fahrzeugen, zwecks Selbstwertsteigerung, am Freitag und Samstag in der Nacht den Motor aufheulen lassen, bringt auch ein Flüsterbelag nichts. Eine Reduktion des Tempos würde aber durchaus Sinn machen. Es ist für Fahrradfahrer sehr schwierig aus der Kappelenstrasse herauszufahren, da die Autofahrer mit hohem Tempo aus dem ESAG-Kreislauf herausfahren. Warum die Variante der Temporeduzierung auf Tempo 30 nun plötzlich Fr. 300'000.00 mehr kosten soll, ist der Fraktion weder durch das Geschäft noch durch die Ausführungen des Vorredners klar. Der Redner denkt, dass ein paar Verkehrsschilder, auf welchen Tempo 30 steht, nicht Fr. 300'000.00 kosten werden. Die Fraktion SP/Jungi hätte sich hier eine genauere Aufsplittung der genauen Kosten gewünscht. Wie viel kostet der Belag? Wie viel die Sanierung der Bushaltestellen? Dass dies eine Notwendigkeit gemäss dem Behindertengesetz darstellt, ist klar. Kann dies allenfalls ohne «Belag aufreissen» gelöst werden? Der Redner hat an anderen Orten auch Lösungen gesehen ohne Belagsveränderungen. Für die Meschen ist wichtig, dass sie in den Bus steigen können. Wie genau dies ausgeführt wird, ist sekundär. Der Fraktion SP/Jungi geht es gegen den Strich, so viel Geld für eine Strasse auszugeben. Sie wünscht sich eine günstigere Variante mit einer Temporeduktion, da sie bezweifelt, dass es diese Belagsanierung zum jetzigen Zeitpunkt tatsächlich benötigt, sofern die Gemeinde Lyss sich sorgfältig auf den Winter vorbereiten würde. Da Äpfel (Sanierung Barrierenfreiheit) und Birnen (Belagsarbeiten und Verkehrsführung) zu stark miteinander vermischt wurden, führt dazu, dass die Fraktion SP/Jungi einen Rückweisungsantrag stellt. Dabei soll eine Variante mit Barrierefreiheit und Temporeduktion, jedoch ohne Verengung und neuen Belag, erneut unterbreitet werden.

Sahli Markus, FDP: Die Fraktion FDP hat das Geschäft eingehend diskutiert und hat sich überlegt, ob der Belag nun wirklich notwendig ist oder nicht. Die grosse Aufgabe ist aber sicherlich das Behindertengesetz, welches auf nächstes Jahr umgesetzt werden muss. Die Sanierung der Bushaltestellen ist notwendig. Die Fraktion FDP begrüsst es, dass der GR eine Minimalvariante vorgeschlagen hat, bei welcher gegenüber dem Investitionsplan über Fr. 600'000.00 oder gegenüber der teuersten Variante, Fr. 800'000.00 eingespart werden können. Die besagten Fr. 360'000.00 sind rein für die Sanierung der Bushaltestellen und der Rest würde in den Flüsterbelag hineinfließen, welcher heutzutage absolut gängig und notwendig ist. Die fragliche Strecke ist rund 500 - 700 m lang. Der Kanton erklärt bezüglich dem Tempo 30, dass der Automobilist eine Strecke die länger ist als 300 m, nicht mehr einhält. Daher würden auch Tempo-30-Schilder nicht weiterhelfen. Gegen den Lärm ist der Flüsterbelag absolut die richtige Lösung. Die Fraktion FDP wird dem vorgeschlagenen Antrag des GR zustimmen.

Aeschlimann Thierry, SVP: Es wurde bereits viel von den Vorrednern gesagt. Die Fraktion SVP wird der Rückweisung nicht zustimmen, aus folgenden Hauptgründen:

- Der Belag ist in einem kritischen Zustand zwischen der ESAG und dem Blumenweg. Dort gibt es nicht nur Risse, welche geflickt werden können. Sondern auch Spurrinnen sind ein Thema. Gemäss den Berichten der Baukommission konnte Gesagtes alles im Detail entnommen werden, wobei in der Baukommission auch die SP vertreten ist. Auch die Kosten konnten aus dem Bericht herausgelesen werden. Die SP sagt jeweils, dass sie im Unterhalt nicht sparen wolle und nun kann dieser Wunsch in diesem Geschäft gleich umgesetzt werden mit dem Resultat, dass der Belag erneuert wird und die Gemeinde Lyss danach wieder eine neue Strasse hat.
- Der Redner unterstützt die Aussage von Sahli Markus, dass eine Tempo-30-Zone vom ESAG-Kreisel bis zur Kantonsstrasse hinauf zu lang sei. Auch aus Sicht der SVP ist dies zu lange, vor allem wenn die Tempo-30-Strecke vom Hirschen- bis zum ESAG-Kreisel mitberücksichtigt wird.

Die Fraktion SVP befindet den Entscheid des GR richtig, dass das Geld in einem anderen Projekt besser eingesetzt werden könnte und man sich hier für die Minimalvariante entschieden hat.

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Wenn die Rückweisung und der darauffolgende Antrag angenommen würde, welcher dann auf einen teilweisen behindertengerechten Umbau (die Busstationen, der Strassenübergang, eine Tempo-30-Zone) hinauslaufen könnte (ohne etwas am Belag zu machen), könnte es zu einem Flickwerk führen. Dies will die Gemeinde Lyss auf dieser Sammelstrasse, welche in Lyss hineinführt, sicherlich nicht und sollte vermieden werden. Die Einführung von Tempo 30 auf dieser langen Strecke wurde vom GR eingehend diskutiert. Der GR unterstützt eine solche nicht, denn dies würde bauliche Massnahmen verlangen, da ein einfaches Tempo-30-Schild nicht genügt. Die Automobilisten würde ein einfaches Schild vom zu schnellen Durchfahren nicht aufhalten und erst recht nicht vom Motoren aufheulen lassen – dies hat weder mit dem Flüsterbelag noch mit dem Tempo etwas zu tun. Diese Erkenntnis kann aus der Begegnungszone an der Bahnhofstrasse aufgenommen werden, wo es auch zu Motorenlärm kommt.

Des Weiteren tätigt die Gemeinde Lyss alle nötigen Unterhalte. Wenn man Richtung Friedhofweg fährt, kann gesehen werden, wie viel im Strassenraum bereits repariert wurde (wie bspw. Risse zugepflastert). Jedoch werden diese Probleme stetig schlimmer. Im Winter wird die Gemeinde Lyss nicht bauen. Die Gemeinde Lyss will gleichzeitig mit den Werkleitungsbauten der ESAG bauen. Wenn die Werkleitungsfirmen Tiefbauarbeiten ausgeführt haben, ist es wichtig, dass die Gemeinde bei der Strasse gleichzeitig einen neuen Deckbelag erstellt.

Antrag SP/Jungi: Rückweisung des Geschäfts zur Prüfung von Varianten.

Abstimmung

Der Antrag wird mit 11 : 24 Stimmen abgelehnt.

Beschluss 31 : 5 Stimmen

Der GGR beschliesst den Substanzerhalt der Aarbergstrasse im Abschnitt Alter Viehmarkt bis Alter Friedhof und spricht dafür einen Verpflichtungskredit von Fr. 880'000.00. Teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt (für die Berechnung der Teuerung wird der Baupreisindex Espace Mittelland Tiefbau verwendet).

Beilagen

Keine.