



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Management der Strassenerhaltung (MSE) 2004-2008
Management der Strassenerhaltung (MSE) 2009-2013
Management der Strassenerhaltung (MSE) 2028-2034

Projektnummer

4.111

Beschreibung des Investitionsvorhabens

Grund des Vorhabens

Seit Jahren ist bekannt, dass im Bereich „Strassenunterhalt und Erneuerungen“ grosse Geldmengen benötigt werden. Dies trifft nicht nur die Kantone als Strasseneigentümer, sondern auch die Gemeinden mit dem kommunalen Strassennetz. Die Gemeinde Ostermündigen hat ein Strassennetz im städtischen Gebiet von über 30 km Länge.

Situationsanalyse

Der GGR hat am 18. Dezember 2003 die Umsetzung des Konzeptes „Management der Strassenerhaltung“ mit reduziertem Standard bewilligt. Er hat damals gleichzeitig einen Rahmenkredit von 1.925 Mio. Franken bewilligt.

Damit in Zukunft die Strasse als wichtigste Infrastrukturanlage der modernen Mobilität allen Anforderungen bezüglich Benutzbarkeit, Sicherheit, Komfort und Lärmschutz gerecht bleibt und die Gemeinde von einer Investitionsüberraschung verschont wird, wurde am eingeschlagenen Weg festgehalten.

Am 30. Oktober 2008 genehmigte der GGR die Umsetzung des weiterhin modifizierten Konzeptes MSE, einen Rahmenkredit von 2.10 Mio. Franken für die nächsten fünf Jahre (Laufzeit 2009 – 2013). Der Rahmenkredit beinhaltet Investitionen für die Strassenerhaltung (ohne Verkehrskonzeptmassnahmen).

In diesem Rahmenkredit ist die Bernstrasse West (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Zollgasse) nicht enthalten.

Ziele, Lösungen (Alternativen) und Wirtschaftlichkeit

Während der Umsetzung des MSE von 1999 - 2003 war die Bemerkung zu vernehmen, ob nicht ein zu hoher Standard für die Sanierung der Strassen zu Grunde gelegt wurde. Der Standard der Sanierung ist tatsächlich ein wichtiger Parameter eines MSE. Es stellte sich die Frage, ob es ohne die gesamte Sanierungsstrategie zu ändern möglich sei, den Standard tiefer zu wählen. Bisher wurde davon ausgegangen, dass ein Standard nach Norm das Mass aller Dinge sei. Nach längeren Diskussionen und einigen technischen Abklärungen kam man zum Schluss, dass ein reduzierter Standard durchaus möglich wäre, ohne dabei die Lebenserwartung einer Strasse negativ zu verändern. Somit werden bei den Nebenstrassen die Schadensmerkmale (Oberflächenebenheit, Belagsverformungen, Flicke) vernachlässigt.

Das bedeutet, dass Unebenheiten der Strasse mit dieser Strategie nicht gänzlich verschwinden. Aus diesem Grund wird auf den Hauptstrassen kein reduzierter Standard angewendet, da dies für VelofahrerInnen bei grösserem Verkehrsaufkommen ein Sicherheitsrisiko darstellt. In der zweiten Sanierungsperiode von 2004-2008 wurde die Umsetzung der Unterhaltsstrategie nun mit reduziertem Standard durchgeführt. Die Anwendung der Unterhaltsstrategie mit reduziertem Standard hat sich so in den letzten 5 Jahren bewährt. Auch ein Rahmenkredit für die längerfristige Umsetzungen von Erhaltungsmaßnahmen über fünf Jahre, wie 1998 im Management der Strassenerhaltung für Ostermundigen begründet, ist immer noch das bestgeeignete Instrument.

Damit die Zukunft der Strasse als wichtige Infrastrukturanlage der modernen Mobilität allen Anforderungen weiterhin bezüglich Benutzbarkeit, Sicherheit, Komfort und Lärmschutz gerecht wird und die Gemeinde von einer finanziellen Überraschung im Strassenunterhalt verschont bleibt, sollten die Verantwortlichen mit der gewählten Strategie fortfahren und bei dieser Unterhaltspolitik auch nach 2013 bleiben.

MSE 2004-2008

- Rütliweg (Abschnitt Schiessplatzweg-Oberer Chaletweg) bereits bewilligt:
Die Umgestaltung Rütliweg wurde „abgespeckt“ und auf das notwendige reduziert.
Die Belagssanierung wurde nicht definitiv fertiggestellt. Die reservierten Kosten sind „eingefroren“.
- Bernstrasse (Abschnitt SBB Unterführung)
Die reservierten Kosten sind „eingefroren“

Für beide Projekte gilt:

Am 3. April 2016 haben die Stimmberechtigten von Ostermundigen dem Gegenvorschlag zur Initiative „Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren“ zugestimmt und damit einen Rahmenkredit von 28 Millionen Franken für die Sanierung der Bernstrasse sowie für den Gemeindebeitrag an eine Traminie von Bern nach Ostermundigen gesprochen. Das Projekt wird von einer Behördendelegation unter dem Vorsitz von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, geleitet. Grundlage für die Planungsarbeiten ist das zurzeit sistierte Auflageprojekt. Wichtige Anpassungen sind die Planung der Tramendstation in Ostermundigen, erforderliche Änderungen beim Bahnhof Ostermundigen sowie die künftige Erschliessung der Rütli. Die Finanzierung des Projektes wurde durch den Grossen Rat des Kantons Bern und die Stadt Bern bis im Herbst 2017 genehmigt. Am 4. März 2018 wurde der Kredit in der Kantonalen Volksabstimmung genehmigt. Die Beschwerde vor dem Bundesgericht ist jedoch noch hängig. Die Belagssanierung wird zusammen mit dem Projekt Tram Bern-Ostermundigen ab 2022 nach den Werkleitungssanierungen durchgeführt.

Bewilligte Investitionskosten MSE 2004-2008	Fr.	1'925'000.--
- bis 31.12. des laufenden Jahres ausgeführt	Fr.	1'380'169.--
= Rest ab 2022	Fr.	544'831.--

MSE 2009-2013

Gesamtkredit	Fr.	2'100'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	1'941'612.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2022	Fr.	158'388.--

MSE 2028-2034

Mit grosser Sicherheit wird das Tram Bern-Ostermundigen realisiert. Es können in dieser Bau-
phase (5 bis 6 Jahre, 2022 bis 2027) vor allem wegen fehlenden personellen Ressourcen keine
anderen Projekte parallel ausgeführt werden; ein neuer Rahmenkredit für das MSE kann in
diesem Fall somit erst ab ca. 2028 „gestartet“ werden.

Sanierungen folgender Strassen: Alpenstrasse, Birkenweg, Blankweg, Dennigkofenweg, Obe-
rer Flurweg, Gerbestrasse, Grubenstrasse, Kilchgrundstrasse, Nobsstrasse, Oberfeldweg, So-
phiestrasse, Schiessplatzweg, Tägelistrasse, Unterdorfstrasse, Obere Zollgasse, Untere Zoll-
gasse.

Das mit der Realisierung des Trams im Jahr 2022 begonnen wird, werden die Gümligen-
talstrasse und die Gerbestrasse in Absprache mit dem Bereich Betriebe vorgezogen und in
den Jahren 2018 und 2019 saniert.

Gesamtkredit	Fr.	1'776'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	
2018 ausführen	Fr.	
Rest ab 2028	Fr.	1'776'000.--

Konsequenzen der Nichtausführung

Nach der Erstellung Tram Bern- Ostermundigen muss dieser Sanierungsrückstand des restli-
chen Strassennetzes unbedingt nachgeholt werden um den Zerfall der Infrastruktur zu ver-
hindern.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 18. April 2017
Ersetzt Ausgabe vom 18. März 2016

Projektbezeichnung

Langsamverkehr: Ergänzung von Netzlücken beim Veloverkehr (Planung und Ausführung)

Projektnummer

4.114

Beschluss des Grossen Gemeinderates

Im Zuge der der Finanzplanberatung 2016-2020 beschloss der Grosse Gemeinderat am 12. November 2015 aufgrund des Projekts „Korrektion Bolligenstrasse Nord“, Investitionen in den Jahren 2017 (Erstellung der Überbauungsordnung, Strassenplan) und Investitionen in den Jahren 2018, 2019 und 2020 (Ausbau der Unteren Zollgasse, 2. Abschnitt, Abschnitt Unterdorfstrasse – Kreuzweg) in die Priorität 2 aufzunehmen. Das löst Kosten von Fr. 2'462'000.00 aus.

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens

Am 22. Januar 2009 hat der GGR die Motion der SP betreffend freie Fahrt für den Veloverkehr mit einer Änderung angenommen.

⇒ Idee und Gestaltung

Das Tiefbauamt ist der Meinung, dass mit verträglichem Aufwand aufgezeigt werden kann, wo Netzlücken im Veloangebot von Ostermundigen vorhanden sind und diese dann, ohne ein neues Verkehrskonzept umzusetzen möglich wäre.

Im Jahr 2012/2013 wurden die Lücken und Schwachstellen im Velonetz, Velomassnahmen in den Quartieren und in gemeindeüberschreitenden Veloverbindungen in einem Inventar aufgenommen.

⇒ Nutzen

Langsamverkehr ist das Transportmittel, welches wesentlich dazu beitragen kann die Umwelt und die Infrastruktur der Gemeinde zu schonen.

⇒ Termine und Koordination

Der Grosse Gemeinderat hat in der Sitzung vom 12. Februar 2015 die „Inventarisierung von Lücken und Schwachstellen in der Veloinfrastruktur“ und das „Konzept zur Verbesserung der Veloinfrastruktur“ zur Kenntnis genommen.

In folgenden Abschnitten sind notwendige Massnahmen mit 1. Priorität am wahrscheinlichsten und dienen nicht nur dem Langsamverkehr, sondern sollen durch die Strassenverbreiterung auch helfen generell die Verkehrssicherheit auf der unteren Zollgasse zu verbessern:

- Ausbau der Unteren Zollgasse, Abschnitt Moosweg-Unterdorfstrasse.
Investitionskosten für den Ausbau mit 2 Radstreifen. Fahrbahn = 6.50m, Radstreifen 2x 1.50m, Trottoir = 2.00m = 380m (Länge) x 11.50m (Breite) x Fr. 500.00/m² = Total Fr. 2'212'500.00 (Fr. 33'500.00 Planung UeO)

- Ausbau der Unteren Zollgasse, Abschnitt Unterdorfstrasse-Kreuzweg.
Investitionskosten für den Ausbau mit 2 Radstreifen. Fahrbahn = 6.50m, Radstreifen 2x 1.50m, Trottoir = 2.00m, Grünstreifen mit Allee = 360m (Länge) x 13.00m (Breite) x Fr. 500.00/m² = Total Fr. 2'395'000.00 (Fr. 33'000.00 Planung UeO)
- Ausbau der Unteren Zollgasse, Abschnitt Kreuzweg-Gemeinde Ittigen.
Investitionskosten für den Ausbau mit 2 Radstreifen. Fahrbahn = 6.50m, Radstreifen 2x 1.50m, Trottoir = 2.00m, Grünstreifen mit Allee = 600m (Länge) x 13.00m (Breite) x Fr. 300.00/m² = Total Fr. 2'353'500.00 (Fr. 33'500.00 Planung UeO)

Priorität 2

Art der Investition	Kosten	Jahr der Investition
Planung, Erstellung der Überbauungsordnung, Strassenplan für 1. bis 3. Abschnitt (Korrektion Bolligenstrasse Nord)	100'000.--	2017
Ausbau der Unteren Zollgasse, 2. Abschnitt	790'000.--	2018
Abschnitt Unterdorfstrasse - Kreuzweg	790'000.--	2019
(Korrektion Bolligenstrasse Nord)	782'000.--	2020

Priorität 3

Ausbau der Unteren Zollgasse, 1. Abschnitt Abschnitt Moosweg - Unterdorfstrasse	2'196'000.--	ab 2022
Ausbau der Unteren Zollgasse, 3. Abschnitt Abschnitt Kreuzweg – Gemeinde Ittigen	2'337'000.--	ab 2022

Weitere Massnahmen:

Umsetzung grössere Massnahmen	19'800.--	ab 2022
Umsetzung grössere Massnahmen	11'000.--	ab 2022
Umsetzung grössere Massnahmen	93'800.--	ab 2022
Umsetzung grössere Massnahmen	220'000.--	ab 2022
Umsetzung grössere Massnahmen	2'221'000.--	ab 2022

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Es ist mit jährlichen Unterhaltskosten von 3 % der Neuinvestitionen zu rechnen.

Gesamtkredit	Fr.	9'591'600.--
vor 2017 ausgeführt	Fr.	31'000.--
2017 ausführen	Fr.	50'000.--
Rest ab 2019	Fr.	9'510'600.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Im Zuge der Korrektur der Bolligenstrasse werden im Anschlussbereich der Bolligenstrasse die Querschnitte der Unteren Zollgasse verbreitert. Diese Querschnitte können nicht übernommen werden. Das Projekt Bolligenstrasse müsste im Knotenbereich der Unteren Zollgasse dementsprechend überarbeitet werden.

Die Netzlücken in Veloverkehr können nicht geschlossen werden. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Langsamverkehr (LV) wird nicht gefördert. Folglich werden die Umwelt und die Infrastrukturen der Gemeinde Ostermundigen nicht geschont. Nach dem Ausbau der Bolligenstrasse wird das Gefahrenpotential auf der Unteren Zollgasse erheblich erhöht.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

UeO Oberfeld: Basis- und Detailerschliessung

Projektnummer

4.115

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Um das Gebiet Oberfeld nach der Einzonung und für Bauabsichten baureif zu erschliessen, ist die interne Erschliessung in Form einer Überbauungsordnung (UeO) verbindlich festgelegt worden, so dass bei ersten Baubeglehen durch die Grundeigentümer des Oberfeldes die Erschliessung detailliert geplant und realisiert werden kann.

⇒ Situationsanalyse

Die Käuferschaften des Oberfeldes haben die ersten Hochbauten bereits realisiert. Die Erschliessung des Gebietes ist zum grossen Teil fertiggestellt. Restarbeiten wie Feinbeläge, Bepflanzung, definitive Strassenraumgestaltungen usw. sind noch auszuführen

⇒ Investitionsausgaben

Für die Erstellung der Erschliessung Oberfeld (Strassen, Plätze, Alleen, Landerwerb, Ver- und Entsorgung) haben die Stimmberechtigten am 25. September 2005 einem Gesamtkredit von Fr. 5,5 Mio. Franken zugestimmt.

In den Kosten nicht enthalten sind die Anlagen der ZPP 33, 35 sowie die Gestaltung des öffentlichen Platzes. Die Erschliessung der anderen Medien wie, Gas, Strom und Telekommunikation, werden durch die betreibenden Werke oder die Bauherrschaften der Hochbauten selber getragen.

⇒ Prioritäten

Fertigstellungsarbeiten für die Erschliessung der Gemeinde Infrastrukturanlagen, je nach Baufortschritt der ganzen Überbauung.

Investitionskosten Total verkehrliche Erschliessung	Fr.	1'385'000.--
- bis 31.12. des laufenden Jahres ausgeführt	Fr.	775'306.--
= verbleibende Investitionen netto	Fr.	609'694.--

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

- Unterhalt der Strassen, der Beleuchtung, der Grünanlagen für Reinigung und Winterdienst. Diese können erst nach der Festlegung des genauen Ausbaustandards beziffert werden, wir gehen jedoch davon aus, dass mittelfristig mit Kosten von ca. Fr. 400'000.- pro Jahr gerechnet werden muss.

Gesamtkredit	Fr.	1'385'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	775'306.--
2018 ausführen	Fr.	200'000.--
Rest ab 2019	Fr.	409'694.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung
Bereits in Ausführung



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

UeO Oberfeld: Neubau öffentliche Fuss- und Radwege

Projektnummer

4.116

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Planung des Oberfeldes sieht Erschliessungen innerhalb des Perimeters vor (siehe Projektnummer 40.115) und Erschliessungen welche erst im Rahmen der Baubewilligungen der Hochbauten festgelegt werden können.

Innerhalb des Perimeters UeO Oberfeld sind nun die Bauarbeiten für die Erschliessungsanlagen der Gemeinde und die Hochbauten Dritter in vollem Gang. Ausserhalb des Perimeters muss nun die Weiterführung der öffentlichen Fuss- und Radwege bis zum öffentlichen Grund die Gemeinde planen, bauen und finanzieren.

⇒ Situationsanalyse

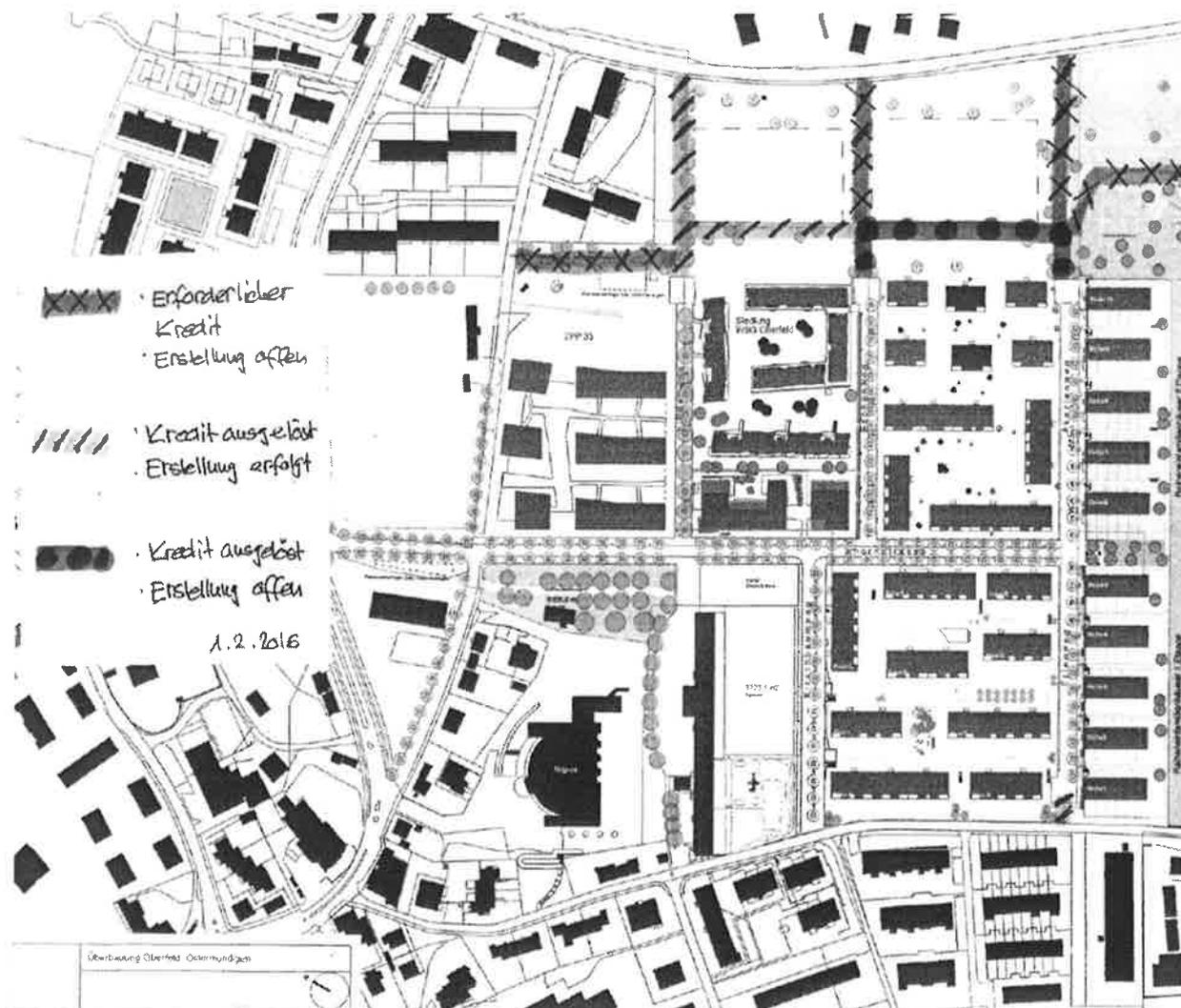
Das Baugesuch für die Erschliessung des Baugebietes wurde im Juli 2011 genehmigt. Bis Ende 2017 sollten die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Am 20. August 2013 hat der Gemeinderat eine 1. Etappe dieser ausserhalb des Perimeters Oberfeld entstehende Anbindungen der öffentlichen Erschliessungen vom Rütliweg zum Lindenweg und vom Rütliweg zum Eschenweg bewilligt. Diese Arbeiten sind zum Teil abgeschlossen. In laufendem Jahr wird der Weg noch mit einer Wegbeleuchtung ergänzt. Weitere Etappen sollten abgestimmt mit dem Projekt „Tram Bern-Ostermundigen“ folgen, falls die Gemeinde ein gut erschlossenes Neubaugebiet wünscht.

Die erforderlichen Kredite werden einzeln ausgelöst erst wenn unmittelbar Bedarf vorhanden ist.

Sollte sich zeigen, dass alle Wegverbindungen erstellt werden sollen, müsste ein entsprechender Rahmenkredit auch im Nachgang beantragt werden. Es ist vorgesehen „step by step“ je nach Baufortschritt weitere Verbindungen zu realisieren.

Siehe dazu untere Skizze.



⇒ Investitionsausgaben

In den Kosten sind die Planungen und der Bau eingerechnet.
Ein Vorgehen in mehreren Etappen ist vorgesehen.

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Wiederkehrende Betriebskosten müssen erwartet werden für:

Die Folgekosten für Unterhalt, Reinigung und Beleuchtung können erst nach der Festlegung des Ausbaustandards geschätzt werden.

Gesamtkredit	Fr.	640'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	35'235.--
2018 ausführen	Fr.	100'000.--
Rest ab 2019	Fr.	504'765.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Keine direkte Fussweg Erschliessung an das Fusswegnetz ausserhalb des Oberfeldes, lange Umwege für Anwohnende und Schülerinnen.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Sanierung Fussweg Hohlenweg

Projektnummer

4.117

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Beschluss des Grossen Gemeinderates

In Zuge der Budgetberatung 2015 beschloss der Grosse Gemeinderat am 11. Dezember 2014 das Projekt im Finanzplan 2015-2019 auf die Priorität 3 zu setzen. Infolge dessen wird das Projekt im Finanzplan 2018-2022 auf der Priorität 3 belassen und die Investitionen ab dem Jahr 2021 eingeplant.

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Wegverbindung Hohlenweg, zwischen Wendeplatz und Unterer Chaletweg, dient ausschliesslich als Fussweg (allgemeines Fahrverbot). Dieser Fussweg dient als kürzeste Verbindung vom Gebiet Steingrübli ins Rütiquartier, in das Naherholungsgebiet Ostermündigenwald und als Schulweg der Kinder aus dem Gebiet Chaletweg.

⇒ Situationsanalyse

Vor ca. 20 Jahren wurde dieser Fussweg behelfsmässig mit einem Glorit-Verfahren (Abfallprodukt aus der Zuckerindustrie) kostengünstig saniert. Dieses Produkt wird heute so nicht mehr verwendet. Der Belag weist nun an vielen Stellen Auswaschungen und Schlaglöcher auf. Die Oberfläche ist extrem uneben. Das Unfallrisiko ist dadurch sehr gross. Zudem ist dieser Fussweg unbeleuchtet obwohl er im bebauten Gebiet liegt. Da dieser Fussweg durch ein waldähnliches Gebiet führt, ist eine Beleuchtung für die Sicherheit in der Nacht zwingend notwendig.

Im Weiteren muss die bestehende Entwässerung dieses Fussweges erneuert werden, damit bei Regen das Oberflächenwasser geordnet abgeführt werden kann und nicht unkontrolliert über den Wendeplatz und die Strasse entwässert wird (u. a. gefährliche Eisbildung im Winter).



⇒ Ziele, Lösungen

Mit der Erneuerung der Planie, des Belages sowie der Entwässerung und Neubau der Beleuchtung wird dieser Weg zu einem sicheren Schul- und Fussweg.

Werden diese Sanierungsmassnahmen nicht vorgenommen kann ein unfallfreies Begehen dieses Weges nicht länger garantiert werden. Bei Regen kann ein Auswaschen des Belages und ein Ausschwemmen von Feinmaterialien mit Ablagerung auf dem Wendepplatz im Hohenweg nicht verhindert werden, was zur Folge haben könnte, dass auch Keller überschwemmt würden. Die Realisierung soll mit der geplanten UeO in diesem Bereich koordiniert werden.

Art der Investition	Kosten	Jahr der Investition
Planung und Projektierungsarbeiten	10'000.00	ab 2021
Bauarbeiten Belag (Fr. 60'000.--), Strassenentwässerung (Fr. 20'000.--) Neubau Beleuchtung (Fr. 50'000.00).	130'000.00	ab 2022

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Es ist mit jährlichen Unterhaltskosten von 3 % der Neuinvestitionen zu rechnen. Die Reinigung und der Winterdienst werden bereits heute durch das Werkhofpersonal ausgeführt.

Gesamtkredit	Fr.	140'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0
2018 ausführen	Fr.	0
Rest ab 2019	Fr.	140'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Ohne Sanierung müsste das Wegstück geschlossen werden.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 1. Mai 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. März 2017

Projektbezeichnung

Optimierung der Bushaltestellen und der Wartehallen (Behindertengleichstellungsgesetz) der Linien 28 und 44, 2014-2023

Projektnummer

4.119

Beschluss des Grossen Gemeinderates

In Zuge der Finanzplanberatung 2016-2020 beschloss der Grosse Gemeinderat am 12. November 2015 das Projekt neu auf die Priorität 2 zu setzen. Die Investitionen sind ab dem Jahr 2019 eingeplant.

Einstiegsmarkierungen

Im Sinne einer grossen Hilfe für Menschen mit Sehbehinderungen und einer Klärung der Einstiegssituation für die Verkehrsbetreiber, bittet die BRB Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern, die Einstiegsmarkierungen möglichst rasch zu ergänzen. Die Kosten für die Einstiegsmarkierungen betragen dabei ca. Fr. 10'000.00. Die Einstiegsmarkierungen sollten im Jahr 2018 erstellt werden.

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens

Die meisten Bushaltestellen in der Gemeinde Ostermundigen sind für Leute, die in ihrer Bewegungsfreiheit zeitweise oder dauernd eingeschränkt sind, nicht ohne fremde Hilfe benutzbar. Nach Vorgabe des Bundes (Behindertengleichstellungsgesetz) müssen alle Verkehrsmittel und deren Bauten bis ins **Jahr 2023** behindertengerecht ausgebaut sein.

⇒ Situationsanalyse

Die Linien 28 und 44 sind für körperlich behinderte Menschen grösstenteils nicht ohne fremde Hilfe benutzbar. Die Einstiegskanten entsprechen nicht den gesetzlichen Anforderungen einer niveaugleichen Schnittstelle zwischen Bordsteinkante und Bus. Optische und taktile Hilfsmittel fehlen gänzlich an allen Bushaltestellen in der Gemeinde Ostermundigen.

⇒ Lösung

Es wird ein Konzept zur Umgestaltung mit gleichzeitiger Vereinheitlichung der Bushaltestellen erarbeitet, das den verschiedenen Bedürfnissen der Behinderten Rechnung tragen soll. Eine Benützung der Haltestellen wird durch eine Vereinheitlichung im Aussehen und der Möblierung (Standort Biletautomat, Fahrpläne, usw.) für behinderte Menschen vereinfacht.

Durch ein einheitliches Erscheinungsbild kann die Möglichkeit für Werbeträger an gut frequentierten Haltestellen angeboten und eine mögliche Kostenbeteiligung durch Dritte angestrebt werden. Offen ist die Frage ob jede Haltestelle mit einem Unterstand ausgestattet sein muss. Dies ist keine Massnahme im Sinne der Behindertengleichstellung, ist aber bei anderen Haltestellen vom Parlament mittels Vorstoss als Standard verlangt worden. Aus diesem Grund ist in der Kostenschätzung mit Personenunterständen gerechnet worden. Über diesen Standard wird der GGR abschliessend bei der Kreditvorlage zu entscheiden haben.

⇒ Termine und Koordination

Die Umsetzung der Umgestaltung der Bushaltestellen soll wenn möglich vor Ablauf der Frist 2023 abgeschlossen sein. In den aufgeführten Investitionen sind keine Kosten für die Haltestellen der Linie 10 (Projekt Tram Bern-Ostermundigen) enthalten. Um Synergien nutzen zu können, könnten die Arbeiten mit dem Projekt „Tram Bern-Ostermundigen“ realisiert werden.

Art der Investition	Kosten	Jahr der Investition
Erstellung der Einstiegsmarkierungen	10'000.--	2018
Planungsarbeiten 1. Teil	40'000.--	
Planungsarbeiten 2. Teil	80'000.--	2019
Ausführung der Massnahmen	2'000'000.--	2020-2022

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Es ist mit jährlichen Unterhaltskosten von 3 % der Neuinvestitionen zu rechnen. Die Reinigung wird bereits heute durch das Werkhofpersonal und durch Dritte ausgeführt.

Gesamtkredit	Fr.	2'130'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	50'000.--
Rest ab 2019	Fr.	2'080'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Die Vorgaben im Behindertengleichstellungsgesetz werden nicht eingehalten. Die Frist bis ins Jahr 2023 kann auf Grund der hohen Investition nicht eingehalten werden.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Strassenentwässerungsanlagen Sanierung, 2015-2019, 2020-2026

Projektnummer

4.120

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Gemeinde Ostermündigen ist Eigentümerin von ca. 33'000 m Strassen und 30'000 m Fuss- und Radwege. Zu diesen Strassen, Fuss- und Radwegen gehören auch die entsprechenden Strassenentwässerungen. Zu den Bestandteilen der Strassenentwässerung zählen ca. 210 Einlaufschächte, ca. 750 Schlamm-sammler, ca. 175 Entwässerungsrinnen und die gesamte Länge der Strassenentwässerung beläuft sich auf ca. 10'900 m. Die Strassenentwässerungsleitungen sind an die Kanalisation angeschlossen und das Oberflächenwasser wird der ARA zur Reinigung zugeführt. Im Zuge der Sanierung der Abwasserleitungen in der Gemeinde muss auch das Tiefbauamt ihre Leitungen an das neue Netz anpassen. Diese Kosten sind steuerfinanziert im Gegensatz zu den Hauptleitungen welche der Spezialfinanzierung unterstehen.

⇒ Situationsanalyse

Gemäss Art. 7 Abs. 4 des neuen Abwasserreglement 2006 tragen die Kosten für die Erstellung der Hausanschlüsse die Grundeigentümer. Dasselbe gilt auch für die Anpassung bestehender Strassenwasseranschlüsse. Infolge hoher Bauaktivität durch die Betriebe in den nächsten Jahren und der veränderten Gesetzeslage seit 2006 wird der Tiefbau mit hohen Anpassungskosten rechnen müssen.

Die Oberflächenwasser von öffentlichen Strassen werden zudem noch oft in Leitungen Dritter (private Leitungen) geleitet und zum Teil auf privatem Grund und Boden weitergeführt. Diese müssen aufgehoben, teilweise durch Neubauten ersetzt und direkt an das Kanalisationsnetz der Gemeinde angeschlossen werden. Dies teilweise als Folge der Sanierung der Hauptleitungen durch die Betriebe. Damit können Abhängigkeiten von privaten Leitungsbesitzern reduziert und damit verbundene hohe Forderungen für aufwendige Sanierungen künftig umgangen werden.

⇒ Ziel

Der am 30.11.2008 vom Stimmvolk genehmigte Rahmenkredit "Sanierung der Wasser- und Abwasserleitungen" der Betriebe bedingt eine Koordination mit den Leitungen des Tiefbaues im Strassenraum. Zu diesem Zweck wird nun die Zustandserfassung und Zustandsbeurteilung der Strassenentwässerung durchgeführt.

⇒ Investitionsausgaben und wiederkehrende Betriebskosten

Aus dem Resultat der Zustandserfassung und Zustandsbeurteilung werden die Massnahmenplanung / das Sanierungskonzept für die Anpassung am neuen Netz und der bauliche und betriebliche Unterhalt der Strassenentwässerung gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben entwickelt.

Der geschätzte Sanierungsaufwand je nach Zustand, möglicher Sanierungsart und Strategie beträgt zwischen 200'000.-- und Fr. 420'000.-- pro Jahr. In der vorliegenden Planung wird mit einem Mittelwert von Fr. 300'000.-- gerechnet.

Nach Vorliegen des Zustandsberichtes wird dem GGR ein Rahmenkredit für 2020-2026 (parallel zum Rahmenkredit der Betriebe) zu beantragen sein.

Art der Arbeit	Kosten	Jahr der Investition
Div. Anschlüsse und Anpassungen an die öffentliche Kanalisation infolge Sanierung der Hauptleitungen durch die Betriebe, mit gleichzeitigem baulichem und betrieblichem Unterhalt der Strassenentwässerung. (Vorläufige Schätzung) ca. Fr. 300'000.-- /Jahr	720'000.--	2013-2014 Bereits abgeschlossen
	1'500'000.--	2015-2019
	2'100'000.--	2020-2026

Strassenentwässerungsanlagen Sanierungen neu 2015-2019, ohne Bernstrasse

Gesamtkredit	Fr.	1'500'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	900'000.--
2018 ausführen	Fr.	300'000.--
Rest ab 2019	Fr.	300'000.--

Strassenentwässerungsanlagen Sanierungen neu 2020-2026, ohne Bernstrasse

Gesamtkredit	Fr.	2'100'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2019	Fr.	2'100'000.--

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Es ist mit jährlichen Unterhaltskosten von 3 % der Neuinvestitionen zu rechnen.

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Die Sanierung der Strassenentwässerungsanlagen kann nicht koordiniert mit den Hauptleitungen der Betriebe erfolgen. Die gesetzlichen Vorgaben werden nicht eingehalten.



Autor Yves Gaudens
Ausgabedatum 20. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Tram Bern-Ostermündigen (TBO)

Projektnummer

4.123

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens

Bis 2030 wird in der Region Bern mit einem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs um 22 Prozent und des öffentlichen Verkehrs um 62 Prozent gerechnet. Mit koordinierter Siedlungsplanung und einem erheblichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollte dieses Wachstum nachhaltig bewältigt werden.

⇒ Situationsanalyse

Mit der am 10. März 2015 eingereichten Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!" beantragen die Initianten die Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 28 Mio. Franken, um auf der Basis des im Herbst 2014 von den Stimmberechtigten abgelehnten Projekts "Tram Region Bern" folgende drei Ziele zu erreichen:

1. Sanierung der Bernstrasse und ihrer Werkleitungen
2. Ausbau Bahnhofunterführung
3. Realisierung eines Trams von der Waldeck bis zur Betriebswendeschleife unterhalb der Rüti ("Waldkurve")

Nachdem nun die Stimmberechtigten am 3. April 2016 Volksinitiative:

"Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren!" bzw. den Gegenvorschlag des Gemeinderates "Mehr Handlungsspielraum!" angenommen haben, muss die Gemeinde nun das sistierte Projekt (TRB) zum grössten Teil wieder aufnehmen.

Die Anbindung der Rüti wird nun nicht mit einem Tunnel erfolgen, sondern mittels einer anderen ÖV Anbindung.

Botschaftstext Gegenvorschlag Gemeinderat:

Gegenvorschlag des Grossen Gemeinderates "Mehr Handlungsspielraum!"

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, auf der Basis des Projekts Tram Region Bern die Bernstrasse und ihre Werkleitungen zu sanieren, die Bahnhofunterführung auszubauen und das Tram von der Waldeck bis mindestens zur Ecke Bernstrasse/Rütiweg zu realisieren. Das Tram soll nicht mit einem Tunnel in die Rüti geführt werden. Ebenfalls soll auf einen Tunnel unter der Rüti hindurch bis in das Steingrübli verzichtet werden. Die Rüti muss jederzeit durch den öffentlichen Verkehr erschlossen bleiben. Der Gemeinderat legt in Zusammenarbeit mit der neu einzusetzenden Projektleitung den definitiven Standort der Tramendstation fest.

2. Zu diesem Zweck wird ein Rahmenkredit in der Höhe von CHF 28 Mio. (inkl. MWST, Preisstand 2012 Bahnbau-Teuerungsindex II) genehmigt.

3. Der Gemeinderat wird beauftragt, mit dem Bund, dem Kanton Bern und der Stadt Bern Verhandlungen über die Wiederaufnahme des Projekts zu führen; er kann den Gemeindebeitrag für die Realisierung des

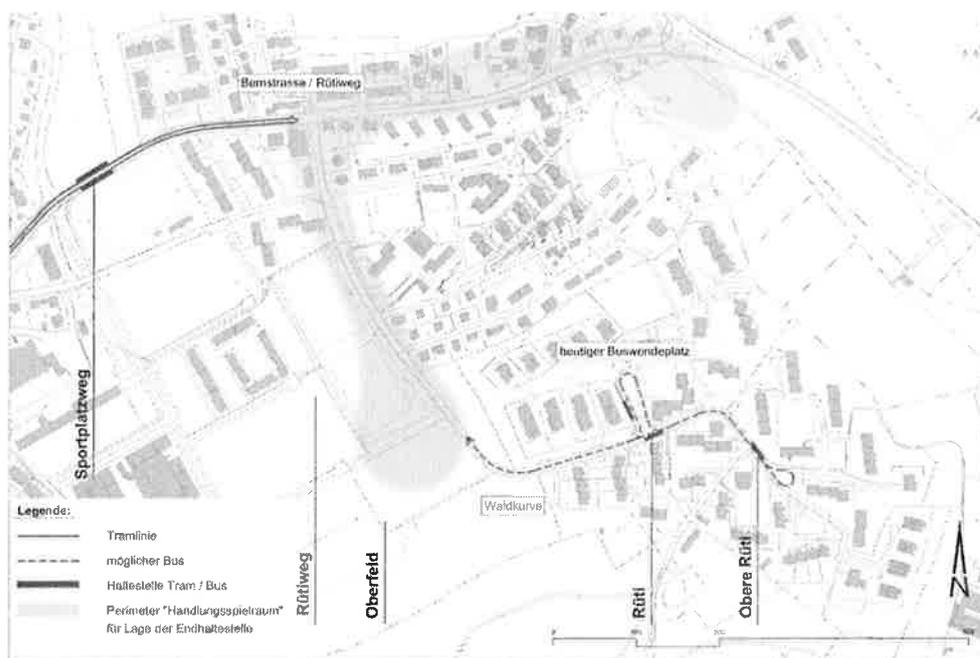
Projekts nur freigeben, falls der Bund, der Kanton und die Stadt Bern ihre Kreditanteile für den Bau eines Trams nach Ostermundigen ebenfalls genehmigt haben.

4. Der Gemeinderat wird zudem beauftragt, unter Berücksichtigung des definitiven Standortes der Tramendstation, eine Vorlage auszuarbeiten, die aufzeigt, wie die ÖV-Anbindung der Quartiere Rüti, Oberfeld und Steingrübli mit einem Bus gewährleistet und verbessert werden kann. Für diese Vorlage wird ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

5. Der Gemeinde erwachsende Kosten für Projektierungsarbeiten und zur Wiederaufnahme des Projekts sind über den Rahmenkredit zu finanzieren.

6. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragt.

Situation Gegenvorschlag Gemeinderat



⇒ **Projektstand per 20. April 2018**

Die Bevölkerung der Stadt Bern hat am 26. November 2017 und die des Kantons Bern am 04. März 2018 den Kredit für das Tram Bern Ostermundigen gut geheissen. Somit sind sämtliche Kredite für das Projekt genehmigt.

Der Gemeinderat von Ostermundigen hat den Wendeschlaufenstandort festgelegt. Die Mitwirkungsunterlagen für die Erschliessung Rüti wurden erarbeitet und müssen nun von der Behördendelegation am 15. Mai 2018 freigegeben werden. Die weiteren Termine sehen wie folgt aus:

Mitwirkung ÖV – Erschliessung Rüti, Oberfeld und Steingrübli:	ab Mai 2018
Baubeginn:	2022
Bauende:	2027

⇒ **Chancen, Risiken und Nutzen**

Kann die Bernstrasse nicht im Zuge eines Tramprojekts saniert werden, muss die Gemeinde ein eigenes Sanierungsprojekt für die Strasse und deren Werkleitungen starten. Die Kosten für diese Sanierung wären mindestens gleich hoch, vermutlich aber (deutlich) höher als der in der Volksinitiative beantragte Rahmenkredit, da ohne Tramprojekt keine Kostenbeteiligungen durch Bund und Kanton vorgesehen sind. Zusammen mit den Kosten für den Ausbau der Bahnhofunterführung und einer allfälligen Doppelgelenksbus-Lösung als kurz-

bis mittelfristige Alternative zu einem Tram müssten wir mit ungleich höheren Kosten rechnen Doppelgelenkbusse stellen für die Gemeinde Ostermundigen zudem auch deshalb keine gleichwertige Alternative zu einem Tram dar, weil sie die Nachfrage nur mittelfristig bis ca. 2030–2035 decken könnten.

Der geschätzte steuerfinanzierte Kostenanteil (im weitesten Sinn Strassenbau) der Gemeinde Ostermundigen beträgt ca. 21.66 Mio. Franken.

⇒ **Kosten**

Die berechneten Kosten des genehmigten Gegenvorschlages des Gemeinderates stützen sich auf die Berechnungen der Abstimmung TRB und betragen 28 Mio. Franken. Diese werden bei Verwendung in folgenden Teilbereich aufgeschlüsselt.

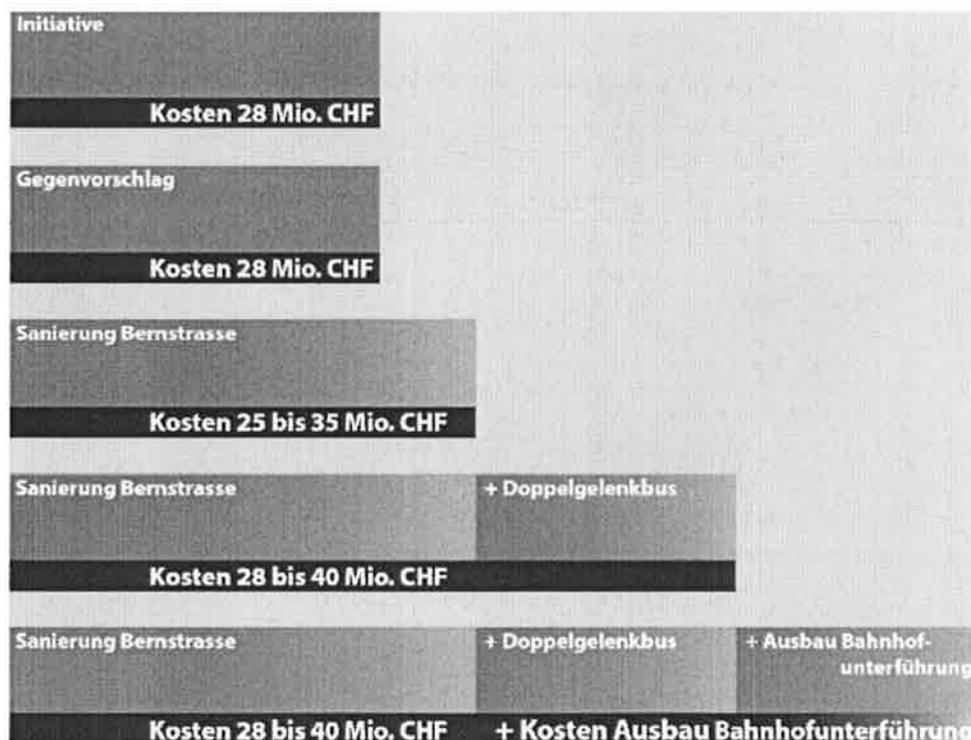
- Steuerhaushalt: Strasse und Tram Anteil Gemeinde Fr. 21.66 Mio. CHF
- Gebührenhaushalt: Werkleitungen (siehe Finanzplan Betriebe) 6.28 Mio. CHF

Gesamtkredit TOB steuerfinanzierter Anteil	Fr.	21'660'000.--
Exkl. gebührenfinanzierte Werkleitungen Betriebe vor 2017 ausgeführt	Fr.	0.--
2017 ausführen	Fr.	250'000.--
Rest ab 2018	Fr.	21'410'000.--

⇒ **Konsequenzen der Nichtausführung**

Da die Kredite in Ostermundigen, der Stadt Bern und des Kantons Bern genehmigt wurden ist nicht davon auszugehen, dass das Tram bern Ostermundigen nicht mehr realisiert wird. Sollte aus einem Grund trotzdem auf das Tram verzichtet werden, müsste die Bernstrasse und der Ausbau der Bahnhofunterführung in eigener Regie und mit höheren Kosten durchgeführt werden.

Siehe dazu auch Grafik aus Abstimmungsbotschaft 3. April 2016





Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Hubelstrasse; Verkehrssicherheit Knoten Hubelstrasse / Dennigkofenweg

Projektnummer

4.124

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Kreuzung Hubelstrasse/Dennigkofenweg wurde 1996 im Rahmen der flächendeckenden Schulwegsicherungen, als Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgebaut und Querrinnen eingebaut. Die Querrinnen sind heute in einem desolaten Zustand. Durch Ansiedlung von Gewerbe mit LKW-Verkehr an der Hubelstrasse entstehen störende Lärmimmissionen. Die Anwohner bemängeln die Lärmsituation und stellen ein Gesuch um Aufhebung der Querrinnen.

Anlässlich der Tiefbaukommission vom 17. November 2010 war man sich uneinig, ob die Querrinnen geflickt werden sollen oder ob diese aufzuheben sind. Seitens des beigezogenen Beraters der "bfu" wurde klargestellt, dass die Querrinnen nicht mehr normgerecht sind. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung „bfu“ schlägt vor, den Knoten gänzlich auf das Niveau der Gehwege anzuheben und so als „Aufpflasterung einer Kreuzung“ auszubilden.

⇒ Situationsanalyse

Am 30. März 2011 hat die Tiefbaukommission gestützt auf neue Planvarianten u.a. folgende Vorgehensweise besprochen und festgelegt:

- Querrinnen provisorisch füllen, Tafel mit „neuer Verkehrsführung“ aufstellen. Vor Ort mit „bfu“, einem Verkehrsspezialisten und der Abteilung öffentliche Sicherheit die vorgeschlagenen Varianten besprechen.
Ausarbeiten einer bestmöglichen Variante und anschliessend der Tiefbaukommission vorstellen, bei positivem Entscheid, Antrag an Gemeinderat für Projekt und Kreditgenehmigung.
Nach Werkleitungssanierungen der Gemeindebetriebe könnte frühestens im 2015 mit der Umgestaltung begonnen werden.

⇒ Chancen, Risiken und Nutzen

Da der Knoten Hubelstrasse / Dennigkofenweg nicht mehr den heutigen Anforderungen der Schulwegsicherheit entspricht, sollte gemäss den Empfehlungen der „bfu“ die Kreuzung dringend optimiert werden.

Die Abteilung öffentliche Sicherheit hatte den Auftrag, die eingereichte Motion „Temporegime auf Ostermundigens Strassen“ ein Konzept für ein klares Temporegime im Sinne von Tempo 30/50 zu erarbeiten. Der GGR hat am 7. Mai 2015 den Bericht „Temporegime 30/50 der Arbeitsgruppe genehmigt. Im weiteren hat der GGR u.a. beschlossen, dass bei Neu- und Umbauten im Verkehrsnetz Massnahmen zur Umsetzung des „Temporegimes“ vorzubereiten bzw. umzusetzen, wo möglich und sinnvoll ist. In diesem Konzept wird auch diese Kreuzung mit einbezogen. Ziel ist es, ein konkreter Vorschlag dem GR zu unterbreiten. Eine mögliche Optimierung kommt frühestens 2019 in Frage.

⇒ Investitionsausgaben

In den Kosten sind die Planung und der Bau eingerechnet.

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Die Folgekosten für Unterhalt, Reinigung und Beleuchtung können erst nach der Festlegung des Ausbaustandards geschätzt werden.

Gesamtkredit	Fr.	86'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2019	Fr.	86'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Kritische Kreuzung, Unfallpotential.



Autoren Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Neue Buslinie (N) Breitenrain - Bahnhof Ostermundigen – Oberfeld – Hättenberg - Deisswil
(Bauliche Massnahmen)

Projektnummer

4.126

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ **Beschluss des Grossen Gemeinderates**

In Zuge der Budgetberatung 2015 beschloss der Grosse Gemeinderat am 11. Dezember 2014 das Projekt im Finanzplan 2015-2019 auf die Priorität 3 zu setzen.

⇒ Grund des Vorhabens

Das Buskonzept Ostermundigen-Bern Ost sieht u. a. eine neue Buslinie Breitenrain-Bahnhof Ostermundigen-Oberfeld-Hättenberg-Deisswil vor. Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RK BM) beantragt dem AöV die Umsetzung des Abschnitts Bahnhof Ostermundigen-Oberfeld (via Bahnhofstrasse-Oberdorfstrasse-Flurweg-Kirschbaumweg-Ahornstrasse) per Fahrplanwechsel Dezember 2019. Die Linie soll ausgeschrieben werden.

⇒ Chancen, Risiken und Nutzen

Da sich die Strecke rein auf Gemeindegebiet befindet, sind vom Kanton keine Fördermassnahmen (Subventionen) zu erwarten.

⇒ Termine und Koordination

Der Gemeinderat hat am 20. März 2012 entschieden, dass der Versuchsbetrieb eingeführt werden soll. Die Planungskommission beantragte dem Gemeinderat, den Versuchsbetrieb per Fahrplanwechsel 2014 in die Wege zu leiten.

⇒ Investitionskosten

Der geplante **3-jährige Versuchsbetrieb** wird der Gemeinde Ostermundigen Kosten in der Grössenordnung von Fr. 1'095'000.-- verursachen (ca. Fr. 305'000.-- pro Jahr für den Betrieb und einmalig ca. Fr. 180'000.-- für provisorische Haltestelleneinrichtungen).

⇒ Investitionskosten für Betrieb brutto für 3 Jahre	Fr.	1'095'000.--
⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr (ab 4. Jahr)	Fr.	250'000.--

Gesamtkredit für bauliche Massnahmen	Fr.	180'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2019	Fr.	180'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Ohne Versuchsbetrieb ist keine fundierte Abklärung möglich über künftige definitive Busverbindung Oberfeld- Deisswil- Wiesenstrasse.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Ausbau Schwandiweg

Projektnummer

4.127

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Der Kanton beabsichtigt ein Massnahmenkonzept der Kantonsstrasse im Worblental, im Abschnitt Steingrübliweg Umfahrungsstrasse bis Worb zu erarbeiten. Ziel des Kantons ist es, ein Konzept für die Umgestaltung und Korrektur der Strasse verabschieden zu können. Anschliessend werden abschnittsweise die Bauprojekte erarbeitet. Die Bernapark AG ist der Entwicklungsschwerpunkt auf Gemeindegebiet Stettlen schlechthin. Die Erschliessung dieses Areals hängt mit der Erschliessung der ZPP 13 auf Gemeindegebiet Ostermundigen zusammen. Eine gemeinsame Betrachtung ist aus diesem Grund unerlässlich umso mehr zwei Gemeinden und der Kanton Bern betroffen sind. Ein Ausbau des Schwandiweges kann auf Grund der angedachten Veränderung im Bereich der alten Kartonfabrik, der Verlegung des Bahnhofes Stettlen, der Arbeiten im Bereich der Worble, des neu zu erstellenden Fuss- und Radweges „worblentalwärts“ und der Situation auf der Kantonstrasse nicht länger hinausgeschoben werden.

⇒ Situationsanalyse

Auf der Umfahrungsstrasse wird gemäss den Erhebungen des Kantons die Geschwindigkeit massiv überschritten. Eine Anpassung des Knotens Schwandiweg könnte die Situation entschärfen. Mit der Realisierung der obenerwähnten Vorhaben Planungsgebiete ZPP 13 und Bernapark wird das Verkehrsaufkommen auf dem Schwandiweg möglicherweise erhöht. Der Ausbaustandart des Schwandiweges und der Einmündungsbereich auf die Umfahrungsstrasse genügen mittel bis längerfristig nicht mehr.

Die Erschliessung des Berna Industrie- und Dienstleistungsparks soll über die Kantonsstrasse, schwergewichtig aber über den Schwandiweg erfolgen. Um diese Erschliessungsfunktion wahrnehmen zu können, muss der Schwandiweg ausgebaut werden.

Im Rahmen der Vorprüfung der Teilrevision Ortsplanung Stettlen (Projekt Berna Industrie- und Dienstleistungspark) erwartet das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) das Vorliegen eines Vorprojekts für den Schwandiweg, um den Vorprüfungsbericht erarbeiten zu können.

Die Gemeinden Ostermundigen, Stettlen haben mit der Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG eine Planungsvereinbarung unterzeichnet, mit dem Ziel, ein Vorprojekt für den Ausbau und die Sanierung des Schwandiweges auszuarbeiten. Das Vorprojekt liegt

nun vor. Das Bauvorhaben wurde gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes der Öffentlichkeit zur Mitwirkung aufgelegt. Als nächstes ist die Ausarbeitung des Strassenplanes (UeO) vorgesehen.

Die Kosten für die Ausarbeitung des vorliegenden Planungsvertrages, hat die Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG getragen.

Sie werden ihr an ihre späteren Kostenanteile an den Ausbau des Schwandiweges angerechnet.

⇒ Chancen, Risiken und Nutzen

Bereits heute erfolgt die Erschliessung der Industrie Schwandi über den Schwandiweg, welcher zum grossen Teil auf Gemeindegebiet Ostermundigen liegt. Bisher diente die Strasse hauptsächlich der Kartonfabrik respektive seit neuestem der Bernapark AG. Heute wird der Langsamverkehr (Fussgängerinnen und Radfahrerinnen) auf dem Schwandiweg nicht gesichert geführt und die Strasse ist mit 5.50 Meter Breite für eine Industrieerschliessung zu knapp bemessen. Wie sich das Verkehrsaufkommen durch die Ansiedlung der ZPP 13 und der neuen Nutzungsabsichten der Bernapark AG verändert, ist heute noch unbekannt. Gemeinsam mit Stettlen und dem Kanton wird die Planung des Entwicklungsstandortes begleitet, analysiert, beurteilt und notwendige Massnahmen allenfalls aufgezeigt.

Aus heutiger Sicht ist es wahrscheinlich, dass der Knoten Schwandiweg/Bernstrasse und der Schwandiweg umgebaut resp. ausgebaut werden müssen.

⇒ Investitionsausgaben

Ausbau Schwandiweg: Ausbau auf 8.00 m bis 9.50 m (Landerwerb, Trottoir resp. Güterweg, neue Strassenbeleuchtung, Gleisanpassung) Es können nach Gesetz bis zu 80% Grundeigentümerbeiträge (Quartiersammelstrassen) und maximal 50% bei übrigen Strassen mit teilweiser Erschliessungsfunktion eingefordert werden.

Kostenschätzung gemäss Vorprojekt

Kosten Strasse ca. Fr. 2'100'000.-- und Beitrag an Knoten Schwandiweg / Bernstrasse Fr. ca. 350'000.-- = Total ca. Fr. 2'450'000.--. 70 % Beiträge Grundeigentümer = Fr. 1'715'000.--

Somit beträgt der Gemeindeanteil voraussichtlich Fr. 735'000.--.

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Die Folgekosten für den Unterhalt, Reinigung und Beleuchtung können erst nach der Festlegung des Ausbaustandards geschätzt werden.

Gesamtkredit	Fr.	2'450'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	55'000.--
Rest ab 2019	Fr.	2'395'000.--
Grundeigentümerbeiträge 70%	Fr.	1'715'000.--
Netto 30%	Fr	735'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Ungenügende Erschliessung Industriezone Schwandiweg



Autor Yves Gaudens
Ausgabedatum 18. April 2017
Ersetzt Ausgabe vom 12. April 2016

Projektbezeichnung

Kataster (Inventarisierung) der Strassensignalisation und Markierung

Projektnummer

4.128

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Gemeinde Ostermundigen hat auf dem ganzen Gemeindegebiet mehrere Kilometer Markierung von Parkplätzen, Leitlinien, Fussgängerstreifen usw. von über 51'000 m¹ Länge (Inventarwert geschätzt ca. Fr. 550'000.--) und ist auch für den Unterhalt von über 2'000 Signalen an 800 Standorten (Inventarwert geschätzt ca. Fr. 880'000.--) verantwortlich. Der Unterhalt erfolgt heute nach dem Zufallsprinzip des partiellen Augenscheins. Dies führt dazu dass keine optimale Bewirtschaftung gemacht werden kann. Dies mit der Konsequenz, dass zu oft „Feuerwehrrübungen“ nötig sind, Markierungen und Signalisationen zum Teil nicht mehr der Norm und gesetzlichen Vorgaben entsprechen und oder dann Lösungen oft teurer werden als üblich. Aufgrund der fehlenden Inventare können die Ressourcen für den Mitteleinsatz nicht richtig eingeschätzt werden.

Warum ein Konzept?

- Die ganze Unterhaltsfrage ist nicht gelöst. Aussagen und Daten über Abmessungen, Dimensionen und Zustand sind nicht oder nur spärlich vorhanden, das heisst es gibt kein Planwerk und keine Datei, welche Aufschluss darüber geben könnte.
- Die Parkplatzbewirtschaftung der blauen Zonen kann besser erfolgen. Das Parkplatzreglement der Gemeinde Ostermundigen vom 12. Februar 2010 verlangt in Art 5. einen Parkplatzkataster als Kontrollinstrument. Dieser ist bisher nicht vorhanden.
- Im Zusammenhang mit Baugesuchen Dritter (ca. 60 Strassenanschlüsse) wird jährlich ein Aufwand von ca. Fr. 20'000.-- generiert. Dies weil die Lage der Parkplätze, Signale und Markierungen einzeln vor Ort eingemessen, also in einem separatem Arbeitsgang abgeklärt werden müssen.
- Für den Winterdienst und die Routenplanung des Winterdienstes sind die Lage der Parkplätze unerlässlich, da der gepflügte Schnee entsprechend deponiert werden muss. Oft führt es heute dazu, dass im Dorf Anwohner durch mit Schnee zugeschüttete Parkplätze nicht mehr parkieren können.
- Bei Sanierungen von Belägen und Kanalisationen müssen Markierungen wieder einzeln nachvollzogen werden, was mit grossem, wiederkehrendem Aufwand verbunden ist.
- Die effektiven Fahrbahnbreiten sind nicht bekannt, da nur die Strassenbreiten geometrisch vorhanden sind nicht aber Parkplätze im öffentliche Raum, welche die Strassenbreite entsprechend reduzieren.

- Bei Anfragen von BürgerInnen betreffend neuen oder aufzuhebenden Parkplätzen oder Gestaltungsfragen von Quartierräumen und Strassen kann rasch reagiert werden, da auf eine Datenbank zurückgegriffen werden könnte.
- Sind die Durchfahrtsbreiten flächendeckend bekannt, wird die Routenbestimmung der Feuerwehr wesentlich vereinfacht.

⇒ **Situationsanalyse**

Damit der Unterhalt von Markierungen und Signalen wirtschaftlich, effizient und nach den gesetzlichen Grundlagen erfolgen kann, muss Art, Ort und Zustand bekannt und ein Konzept vorhanden sein. Für den Unterhalt ist die Abteilung Tiefbau zuständig und für die Sanktionierung der Massnahmen die Abteilung öffentliche Sicherheit. Aus diesem Grund wollen beide Abteilungen das Problem gemeinsam angehen.

Die Markierungen und Signale im ganzen Dorf sollen nun ermittelt werden und in einem Planwerk, den Abteilungen Tiefbau und öffentliche Sicherheit anschliessend zur Verfügung gestellt werden können.

⇒ **Investitionsausgaben**

Video-Aufnahme und Erstellen einer Datei mit Planwerk

Signaldatenbank	Fr. 40'000.--	inkl. Industriegeweisung
Markierungsdatenbank	Fr. 16'000.--	
Lizenzkosten	Fr. 8'000.--	
Schulung/Wartung	Fr. 6'000.--	
Total	Fr. 70'000.--	

⇒ **Termin**

Ausführung 2018

⇒ **Kosten**

Betriebliche Folgekosten pro Jahr:

Alle 4 Jahre Mutation Fr. 20'000.-- = pro Jahr Fr. 5'000.--

Gesamtkredit	Fr.	70'000.--
vor 2017 ausgeführt	Fr.	0.--
2017 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2018	Fr.	70'000.--

⇒ **Konsequenzen der Nichtausführung**

Ineffizienter Unterhalt da nicht planbar, Kostenwahrheit nicht erfassbar. Mehrfacharbeiten an gleicher Markierungen kann nicht ausgeschlossen werden. Im Weiteren kann nicht garantiert werden, dass die Signalisationen den Normen bzw. gesetzlichen Vorschriften entsprechen.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Bolligenstrasse Anteil der Gemeinde Ostermundigen an den Ausbau der Kantonsstrasse

Projektnummer

4.129

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens

Vor dem Hintergrund der vielen baulichen und planerischen Aktivitäten, die derzeit im Raum Wankdorf stattfinden, soll die Verkehrsproblematik im Einzugsgebiet der Bolligenstrasse (Bern-Nord, Bern-Ost, Ostermundigen) gelöst werden. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Engpassbeseitigung der Autobahn zu beheben und die verkehrsbedingte Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren. Gleichzeitig soll der Grünraum möglichst erhalten und besser vernetzt werden.

⇒ Lösung

Das kantonale Tiefbauamt hat dazu zusammen mit dem Bundesamt für Strassen, der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen eine Testplanung durchgeführt. Nach Abschluss dieser Arbeiten haben die beteiligten Partner gemeinsam das weitere Vorgehen in drei Bausteinen festgelegt:

Baustein 1:

Für die Neugestaltung der Bolligenstrasse Nord (Knoten Schermenweg bis Kreisel Rothus, Bolligen) startet der Kanton demnächst das kantonale Strassenplanverfahren unter Einbezug der Betroffenen.

Baustein 2:

Umfasst die Autobahn A6 vom Anschlussbereich Wankdorf bis zur Zufahrt Bern Expo. Hier hat das Bundesamt für Strassen eine weiterführende Projektstudie ausgelöst, mit dem Ziel, den Verkehrsfluss beim Anschluss Wankdorf und auf der A6 langfristig sicherstellen zu können. Die offene Linienführung im Bereich der Allmenden wird beibehalten. Der Schutz der Bolligenallee, die direkt neben der A6 verläuft ist gewährleistet. Allfällige Verbreiterungen der Verkehrsflächen sind auf Seite der Grossen Allmend vorgesehen. Beim Anschluss Wankdorf sind neue Fussgänger- und Veloverbindungen geplant, die kreuzungsfrei über den Knoten führen.

Baustein 3:

Umfasst den Ausbau des heute in Tieflage verlaufenden A6-Abschnitts zwischen Bern Expo und Schosshaldenstrasse. Kanton, Region und Gemeinden gehen davon aus, dass die auf 6 Fahrstreifen auszubauenden A6 überdeckt wird und so ein grosses städtebauliches Potential frei wird. Dieser Autobahnabschnitt soll im Rahmen des Projekts der Engpassbeseitigung A6 Bern - Muri weiterbearbeitet werden.

⇒ Termine und Koordination

Die drei Bausteine sollen unabhängig voneinander geplant und realisiert werden. Während für die Engpassbeseitigung (Baustein 3) von einem längeren Realisierungshorizont auszugehen ist, sind Bund und Kanton bestrebt, ihre Planungsarbeiten für die Bausteine 1

und 2 soweit voranzutreiben, so dass die Arbeiten an der Bolligenstrasse und im Anschlussbereich Wankdorf bereits 2019- 2020 in Angriff genommen werden können. Un- genau in diesem Zusammenhang sind die Kosten an welche sich die Gemeinde Oster- mundigen beteiligen muss. Kostenschätzungen gehen von Fr. 510'000.-- aus. Wir rechnen damit, dass die Kosten für die Anpassung der Milchstrasse welche heute als Detailer- schliessungstrasse eingestuft ist, den Grundeigentümer entlang der Milchstrasse übertra- gen werden können.

Art der Investition	Kosten	Jahr der Investition
Anteil an Kreuzung, Lichtsignalanlage Un- terer Zollgasse/Bolligenstrasse, Wartehalle Typ Stadt Bern	255'000.--	2020
Anteil an Kreuzung, Lichtsignalanlage Milchstrasse/Bolligenstrasse Detailer- schliessung, Wartehalle Typ Stadt Bern	255'000.--	2021

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Es ist mit jährlichen Unterhaltskosten von 3 % der Neuinvestitionen zu rechnen, werden aber durch den Kanton (Kantonsstrasse) übernommen.

Gesamtkredit brutto	Fr.	510'000.--
Gesamtkredit netto	Fr.	510'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2019	Fr.	510'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Die gesetzlichen Vorgaben werden nicht eingehalten.



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 17. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Kantonsstrasse Nr. 234 (Bernstrasse/Worbstrasse) Anteil der Gemeinde Ostermündigen an den Ausbau der Kantonsstrasse; T-Knoten Stützli, Bernstrasse / Umfahrungsstrasse

Projektnummer

4.131

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Über den Perimeter der Kantonsstrasse Nr. 234 (Bernstrasse/Worbstrasse) von der Abzweigung Steingrübli Ostermündigen bis zum Ortseingang Worb besteht ein Massnahmenkonzept. Mit diesem Planungsinstrument wurde sichergestellt, dass die künftigen Massnahmen in diesem Korridor einerseits abgestimmt sind, andererseits dass die Verträglichkeit des Strassenzugs gewährleistet wird, die kantonalen Standards eingehalten werden und die Gemeinden frühzeitig über den Stand der Planung orientiert sind.

⇒ Situationsanalyse

Der Strassenabschnitt im Bereich von der Abzweigung Steingrübli Ostermündigen bis zur Mühle Deisswil ist in einem schlechten Zustand und wird durch die sich in Entwicklung befindenden Areale UeO Schwandi und BernaPark wesentlich beeinflusst. Das RBS Bahnhofverlegungsprojekt in Deisswil und der Wasserbauplan Worble queren den Projektperimeter der Kantonsstrasse. Auf der Basis des Massnahmenkonzeptes sollen im Rahmen eines Vorprojektes die Massnahmen im Bereich Ostermündigen bis Mühle Deisswil präzisiert werden.

Die Bernstrasse schliesst an die Bolligenstrasse im Wankdorf. Am T-Knoten Stützli schliesst die vortrittsbelastete Bernstrasse aus Ostermündigen an. Weiter verläuft die Bernstrasse Richtung Deisswil bis zum Anschluss Schwandiweg. Dieser ist vortrittsbelastet. Die Bernstrasse weist den Charakter und die Vortrittsregelung einer Hauptverbindungsstrasse auf.

Im Rahmen des Projektes sollen die ermittelten Defizite gemäss Standards für Kantonsstrassen weit möglich behoben werden. Dabei soll der Arealentwicklung ZPP 13 (Kablan) und ZPP5 (BernaPark) bereits Rechnung getragen werden.

Die Gemeinde Ostermündigen geht davon aus, dass die im Mobilitätskonzept vom Frühjahr 2015 getroffene Vereinbarung zum Verkehrsaufkommen des Schwandi-Areals auf dem Gemeindegebiet Ostermündigen auch bei der Sanierung der Umfahrungsstrasse umgesetzt werden kann.

⇒ Chancen, Risiken und Nutzen

U.a. soll der T-Knoten Stützli neu ausgebildet, die Situation für den Langsamverkehr, besonders dem Velofahrenden vereinfacht und gesichert werden.

⇒ Investitionsausgaben

Für die Anpassung Anschluss an die Bernstrasse (T-Knoten Stützli) werden Kosten von ca. Fr. 300'000.-- geschätzt.

Die Kosten für den Kreiselschluss Schwandiweg sind in den Projektkosten „Ausbau Schwandiweg“, Projektnummer 4.127 berücksichtigt.

⇒ Betriebliche Folgekosten pro Jahr

Die Folgekosten für den Unterhalt, Reinigung und Beleuchtung können erst nach der Festlegung des Ausbaustandards geschätzt werden.

Gesamtkredit	Fr.	300'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr.	0.--
2018 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2019	Fr.	300'000.--
Netto	Fr	300'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Ungenügende Erschliessung Industriezone Schwandiweg



Autor Peter Eggimann
Ausgabedatum 18 April 2017
Ersetzt Ausgabe vom 12. April 2016

Projektbezeichnung

Lärmschutzmassnahmen Bernstrasse, restliches Strassennetz; Ausführung

Projektnummer

4.201

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Gemäss Lärmschutzverordnung müssen Schallschutzmassnahmen bis ins Jahr 2018 ausgeführt werden. Der Gemeinderat hat beschlossen die Sanierung aller Gebäude mit $L_r > 68/58$ dBA vorzunehmen. Dieser Sanierungsstandard entspricht der im Kanton Bern angewendeten Praxis und wird zurzeit bis zu diesem Wert teilsubventioniert.

Die meisten Massnahmen sind nun realisiert.

⇒ Situationsanalyse

Wo dies aus verkehrstechnischen Gründen an der Quelle (z.B. Reduktion Verkehr) nicht möglich war, konnte eine Erleichterung beantragt werden. Diese Erleichterung wurde im Jahr 2000 beantragt und vom Kanton genehmigt.

Am 17. November 2009 verfügte die Gemeinde Ostermundigen die genehmigte Erleichterung. Gegen diese Verfügungen wurden diverse Beschwerden eingereicht. Im Entscheid der BVE vom 14. Juni 2010 wurden die Beschwerden insoweit gutgeheissen, dass die Verfügungen aufgehoben wurden und die Sache zu Behandlung an die Vorinstanz zurückgewiesen wurde.

⇒ Ziele, Lösungen

Die Abklärungen haben ergeben, dass entlang der Liegenschaften Lilienweg 2 und Wegmühlegässli 16 eine Lärmschutzwand erstellt werden sollte. Die Eigentümer Wegmühlegässli 16 haben auf eine Lärmschutzwand verzichtet.

Der noch offenen Beschwerde an der Bernstrasse, zwischen Steingrübli und Rütliweg, wurde im Frühjahr 2014 mit einer Temporeduktion von 50km/h auf 40km/h begegnet und so wurde die Gemeinde mittelfristig vor weiteren teuren Lärmschutzwänden entbunden. Die definitive Prüfung soll aber erst nach dem Trambau oder Sanierung der Bernstrasse vorgenommen werden.

⇒ Chancen, Risiken und Nutzen

Falls die Lärmschutzwände nicht erstellt werden und die Temporeduktion nicht umgesetzt wird, gelten die Beschwerdeentscheide als unerledigt und würden zur Umsetzung angeordnet, zudem ist mit einer verminderten Wohnqualität zu rechnen.

⇒ Termine und Koordination

Im Jahr 2018 soll entlang der Liegenschaften Lilienweg 2 eine Lärmschutzwand erstellt werden.

⇒ Zukünftige Lärmschutzmassnahmen

Durch den fast abgeschlossenen Bau von Lärmschutzfenstern und nun auch von einigen Lärmschutzwänden ist die Gemeinde Ostermündigen nicht davon befreit, auch zukünftige Lärmschutzmassnahmen ausführen zu müssen. Falls die Verkehrszunahme, wider den Berechnungen erwartend, zunehmen würde, müsste eine erneute Überprüfung erfolgen.

2 Gesamtkredite brutto	(Fr. 1'000'000 + Fr. 162'000)	Fr.	1'162'000.--
Gesamtkredit netto	(Fr. 1'162'000 – 295'000)	Fr.	867'000.--
2018 ausführen brutto		Fr.	673'315.--
Rest ausführen ab 2019 brutto		Fr.	488'685.--
Rest Subvention ab 2019	(Fr. 295'000-202'230)	Fr.	92'770.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Die gesetzlichen Vorgaben die Lärmsanierungen bis Ende 2018 auszuführen werden nicht eingehalten.



Autor Maegli Katrin
Ausgabedatum 19. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 12. April 2017

Projektbezeichnung

Worble Hochwasserschutz Oberlauf: Deisswil bis Rörswilbrücke mit Riedlibach

Projektnummer

4.302

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens

Mit der Genehmigung des Gewässerrichtplans Worble hat der Regierungsrat planrechtliche Massnahmen für den Hochwasserschutz an der Worble eingeleitet. Nun sind die betroffenen Gemeinden angehalten, die Realisierung voranzutreiben.

⇒ Situationsanalyse

Die Gemeinde Stettlen ist von den Hochwassern derart betroffen, dass sie den Hochwasserschutz vorantreiben muss. Bolligen hat den Hochwasserschutz bereits vollzogen. Das Gemeindegebiet von Ostermundigen liegt genau dazwischen. Unterhalb liegt der Gewässerabschnitt Rörswilbrücke bis Bolligen, dort sind die Hochwasserschutzmassnahmen abgeschlossen.

Die anspruchsvolle Hochwasserschutzplanung im Bereich der ÜO „Schwandi“ haben das Projekt zeitlich beeinflusst.

Kurz vor der Auflage musste nach verlangen des Grundeigentümers die Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG die Linienführung wieder überprüft werden. Es wird eine Nutzungsstudie erarbeitet um die beste Bebaubarkeit des Areals zu berücksichtigen. Je nach Ergebnis wird die bestehende Linienführung beibehalten oder angepasst. Mit dieser Überprüfung verzögerte sich das Projekt um ein Jahr. Das Ergebnis der Nutzungsstudie liegt nun vor und es wird an der vorgesehenen Linienführung festgehalten. Es ist geplant, dass der Wasserbauplan im Frühjahr 2019 in die Auflage geht (GR-Beschluss betreffend Auflage liegt vor)

⇒ Ziele, Lösungen (Alternativen) Chancen, Risiken

Die koordinierte Planung der Gemeinden Ostermundigen und Stettlen im Bereich Deisswil erfordert eine umfangreiche Detailplanung.

Das Wasserbauplanverfahren hat die öffentliche Mitwirkung und die Vorprüfung durchlaufen.

Infolge veränderter Ausgangslage (verändertes Schadenpotential, neue Nutzungen) und den Projektanpassungen musste die Vorprüfung beim BAFU wiederholt werden.

Mehrere Komponenten musste zum Teil angepasst, erweitert oder neu beschrieben werden.

Um das Areal von der „Berna Industrie und Dienstleistung AG“, soll ein Umgehungsgerinne gebaut werden. An diese Kosten muss sich die Gemeinde mitbeteiligen, da dieser neue Bach auf dem Gemeindegebiet von Ostermundigen zu liegen kommt. Die Gemeinde wird mittels Wasserbauvertrag ein Teil der Mittel von dem Begünstigten einfordern.

Für die ZPP 13 „Industrie Schwandi“ muss die Gewässerfrage neu geregelt werden. Die errechnete Hochwassermenge bei einem HQ 100 wurde auf 13,5 m³/s festgelegt. Dies hat Einfluss auf die Kosten der Hochwasserschutzmassnahmen, da der bestehende Durchlass unter dem RBS Geleise angepasst werden muss.

Über den Wasserbauplan Hochwasserschutz und den Baukredit wird das Parlament zu entscheiden haben. Bevor der Wasserbauplan in die Auflage geht werden die Kosten erneut zusammengestellt und überprüft. Die Berechnungen vom 2015 betragen 2,2 Mio. Falls die Kosten 2,5 Mio überschreiten, wird das Volk über den Wasserbauplan Hochwasserschutz und den Baukredit abstimmen.

- ⇒ Termine
 - ⇒ Öffentliche Auflage, Frühjahr 2019
 - ⇒ Einsprachenverhandlungen
 - ⇒ Projektbereinigung März-April 2019
 - ⇒ Beschluss GGR Mai 2019
 - ⇒ Genehmigung Verfügung (Kanton) 2019/20
 - ⇒ Bauausführung 2020/2022

⇒ Finanzen.

Für die Planung des Vorprojektes wurde beim Gemeinderat ein erster Kredit von Fr. 178'000.-- beschlossen

Infolge besserer Ökologie des neuen Gerinnes steigt der Subventionsansatz auf 70% der Gesamtkosten.

Gesamtkredit brutto (GD Ostermundigen)	Fr.	2'200'000.--
Subventionen	Fr.	1'540'000.--
Gesamtkredit netto	(Fr. 2'200'000 – 1'540'000)	Fr. 660'000.—
vor 2018 ausgeführt	Fr.	187'000.--
2018 ausführen	Fr.	65'000.--
Rest ab 2019	Fr.	408'000.--

- ⇒ Konsequenzen der Nichtausführung
Gefährdung Landschaftsraum Worble infolge Überflutung, betroffene Bereiche: Bahnlinie, Kulturland, Bernapark inkl. Zufahrtstrasse Schwandiweg.



Autor Katrin Maegli
Ausgabedatum 19. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 12. April 2017

Projektbezeichnung

Lötschenbach Retention, Hochwasserschutz und Entflechtung

Projektnummer

4.303

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Im Zusammenhang mit dem Bau des 3. Geleises Ostermundigen - Gümligen durch die SBB wurde der Bachlauf des Lötschenbaches auf dem Gemeindegebiet Muri verlegt und es wurden bereits natürliche Wasserretentionen geschaffen. Diese Massnahmen allein genügen nicht um den Hochwasserschutz im Gebiet Tiefenmösli sicherzustellen. Es muss auch nach einer Lösung auf dem Gebiet der Gemeinde Ostermundigen gesucht werden.

⇒ Ziele, Lösungen

Der Rückhalt und damit der Hochwasserschutz sollen auf natürliche Art, ohne grosse künstliche Bauwerke erfolgen, da das Gebiet in der Landwirtschaftzone liegt. Aus diesem Grund soll der Lötschenbach im Oberlauf aufgeweitet und so als Rückhaltebecken bei Intensivregen dienen.

⇒ Finanzen.

Nach dem Wasserbaugesetz können sicher mit Subventionen von 35 % gerechnet werden. Je nach Beurteilung kann das Projekt einen Subventionsansatz bis zu 70 % erreichen.

Gesamtkredit brutto		Fr.	750'000.--
Subventionen		Fr.	263'000.--
Gesamtkredit netto	(Fr. 750'000 – 263'000)	Fr.	487'000.--
vor 2018 ausgeführt		Fr.	0.--
2018 ausführen		Fr.	0.--
Rest ab 2018	(Fr. 750'000 – 263'000)	Fr.	487'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Gefährdung von Kulturland, mögliche Überlast in der Kanalisation. Dosierung für den Unterlauf fehlt was in diesen Bereichen des renaturierten Lötschenbaches zu Überschwemmungen führen kann. Mehrkosten der ARA Gebühren infolge Klärung Sauberwasser da der Lötschenbach bei Hochwasser in die Kanalisation fliesst.

Da das Projektvorhaben 4.304 Offenlegung Lötschenbach in naher Zukunft nicht umgesetzt werden kann, sind bezüglich Retention /Hochwasserschutz Massnahmen erforderlich. Würde das Projekt Offenlegung Lötschenbach umgesetzt könnte das gesamte Gerinne die maximale Wassermenge im Bachlauf aufnehmen und es würde keine Restmengen mehr in die Kanalisation eingeleitet.



Autor Maegli Katrin
Ausgabedatum 19. April 2018
Ersetzt Ausgabedatum vom 13. April 2017

Projektbezeichnung

Lötschenbach Offenlegung Zentrum

Projektnummer

4.304

Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

2018 ist für die Sanierung des beidseitig des Kanalisationshauptkanals liegenden kleinen Rohre welche längs dem Lötschenbach liegen, ein Betrag von 4 Mio. Franken für die Innensanierung (Relining) vorgesehen. Da diese beiden Rohre ursprünglich dem Bau der Kanalisation dienten, sind diese Leitungen dem Finanzvermögen der Abwasserreinigung zugewiesen worden. Der nun anstehende Sanierungskredit ist im Rahmenkredit der Abwassersanierung vorgesehen und bereits bewilligt worden.

Im Prozess der Vorbereitung der bevorstehenden Sanierung hat sich der Tiefbau Gedanken zur Sanierung gemacht. Gemeinsam mit den Betrieben ist man zur Überzeugung gelangt, dass anstatt der Innensanierung eine Öffnung des Lötschenbaches möglich, sinnvoller und dank der Subventionen von Bund und Kanton erst noch günstiger ist. Die Kosten der Offenlegung belaufen sich auf 7,2 Mio. Franken.

Nach dem abschnittsweise Öffnen des Lötschenbaches bis ins Jahr 2008 soll nun aufgrund der GEP-Realisierung und anstelle der Sanierung der alten beschädigten Lötschenbachleitungen, die Offenlegung im Zentrum von Ostermundigen vorangetrieben werden.

⇒ Ziele, Lösungen

Mit der Offenlegung kann der Lötschenbach komplett vom Kanalisationsnetz getrennt und die Problematik der Wassereinleitung in die ARA gelöst werden. Gleichzeitig wird durch die Offenlegung des Lötschenbaches im Zentrum der Hochwasserschutz sichergestellt und die Längsvernetzung vollzogen. Zudem kann auf den erforderlichen Wasser-rückhalt verzichtet werden.

⇒ Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Artikel 38 des Eidg. Gewässerschutzgesetzes dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt oder eingedolt werden. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, sofern eine offene Wasserführung nicht möglich. Eine Ausnahmebewilligung ist aber kaum zu erwarten da gemäss Studie die Bachöffnung im Zentrum machbar ist.

Und das Revitalisierungsprogramm des Kantons Bern sieht die Offenlegung von eingedolten Fliessgewässer bis 2035 vor.

⇒ Vorteile

Mit der Offenlegung des Lötchenbaches kann auf das Schlauchrelining verzichtet werden, die bestehenden Rohre werden stillgelegt und der Lötchenbach fliesst im natürlichen Gerinne. Für das Schlauchrelining wurden 4 Millionen Franken eingestellt.

Für die Offenlegung des Lötchenbaches müssen Kosten von mit ca. 7,2 Mio. Franken gerechnet werden. Zudem können mit Subventionen von 75 % gerechnet werden. Da der Lötchenbach ursprünglich auch als Abwasserkanal diente, kann laut Experten die Mittel für die Offenlegung aus den Finanzmitteln des spezialfinanzierten Rahmenkredites entnommen werden.

Das Parlament muss aber diesem Vorhaben im Sinne einer Umverteilung der Kredite (Gebührenfinanzierung zu steuerfinanzierten Betrag) zustimmen.

Am 4. März 2018 wurde das Projekt Offenlegung Lötchenbach im Zentrum vom Volk abgelehnt, was bedeutet, dass der Lötchenbach in naher Zukunft nicht ausgedolt wird. Offen bleibt, ob der Kanton die Offenlegung des Lötchenbaches erzwingen wird.

Gesamtkredit brutto	Fr. 7'200'000.--
vor 2018 ausgeführt	Fr. 0.--
2019 ausführen	Fr. 0.-
Aus bereits bewilligter Rahmenkredit Betriebe vom 2008	Fr. 2'500'000.--
Subventionen Bund / Kanton	Fr. 4'100'000.--
Restkosten Netto ab 2019	Fr. 600'000.--
Sofern das Projekt wieder aufgenommen wird.	

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Mehrkosten der ARA Gebühren , Kosten für Rückhalt, Sanierung Abwasserkanal rechtswidrig.



Autor Luc Brechbühl
Ausgabedatum 19. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 13. April 2017

Projektbezeichnung

Fahrzeugpark Werkhof: Fahrzeugersatz nach Konzept (exkl. Kehrrichtentsorgung)

Projektnummer

4.401

Beschreibung des Investitionsvorhabens

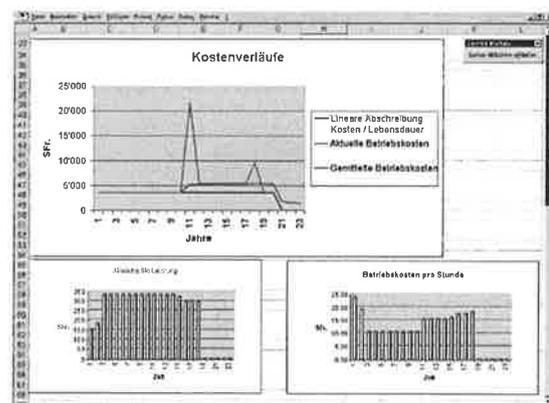
⇒ Grund des Vorhabens

Fahrzeuge des Werkhofes werden, wie dies für Fahrzeuge in jeder Branche gilt, entsprechend ihrer Verwendung gewartet und wenn nötig ersetzt. Die Fahrzeuge des Werkhofes werden nach einem Konzept bewirtschaftet. Neuanschaffungen werden nicht aus rein zeitlichen Aspekten abgeleitet - z.B. nach 10 Jahren automatisch gefordert, sondern nach deren Wirtschaftlichkeit und Einsatzbereitschaft. In den nächsten Jahren müssen gemäss Konzept diverse Fahrzeuge ersetzt werden.

⇒ Situationsanalyse

Die Fahrzeugplanung legt fest, dass 8-10 jährige Fahrzeuge gründlich auf ihre Betriebsstauglichkeit untersucht werden. Aufbauend auf dieser Analyse können dann die erforderlichen Massnahmen, Reparatur oder Ersatz, für die nächsten 5 bis 8 Jahre vorgeschlagen werden. Diese Planung soll den aktuellen Zustand des Fahrzeuges berücksichtigen, sowie mögliche Abnutzungseinschätzungen entsprechend dem vorgesehenen Einsatzbereich berücksichtigen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die mittlere Lebensdauer von Kommunalfahrzeugen zwischen 10 und 18 Jahren liegt. Verglichen mit der Privatwirtschaft liegt dieser Werte somit etwas höher. Die aktuellen Betriebskosten können jährlich stark schwanken und reagieren auf anfallende Reparaturen. Um diese Investitionen in Relation zur Nutzung zu bringen, dienen die gemittelten Kosten. Steigen die Betriebskosten pro Stunde resp. pro Kilometer übermässig, kann der Beschaffungsprozess ausgelöst werden. Der Entscheid liegt im Ermessen der Verantwortlichen und wird auf Grund verschiedener Kostenanalysen gefällt.

Beispiel: Diagramme einer Kostenanalyse aus dem Fahrzeugkonzept der Abteilung Tiefbau



⇒ Lösungen

Gestützt auf dieses Konzept müssen bis 2023 und später, voraussichtlich folgende Fahrzeuge ersetzt werden:

Fahrzeugtyp (Verwendungszweck)	Jahrgang	Ersatz im Jahr	Alter beim Ersatz	ca. Preis der Wiederbeschaffung in Fr.
Reform Kommunalfahrzeug + Anbaugeräte (Grünunterhalt, Strassenunterhalt Winterdienst)	Mai. 2002	2017/18	15/16	250'000.--
Reform Kommunalfahrzeug mit Kran/Hakengerät (Strassenunterhalt, Grünunterhalt, Winterdienst)	Jan. 2003	2018	15	290'000.--
Mercedes Sprinter; (Alle Arbeitsgruppen)	Juni 2005	2019	14	60'000.--
Ladog Kommunalfahrzeug (Grünunterhalt, Strassenunterhalt Winterdienst)	Juli 2004	2019	15	150'000.--
Opel Movano Kastenwagen (Werkhof + andere Abteilungen)	Okt. 2002	2020	18	40'000.--
Mercedes Sprinter (Grünunterhalt)	Juni 2004	2020	16	60'000.--
Nissan Navara Einsatzleitung, div. Arbeitsgruppen	Aug. 2007	2021	14	40'000.--
Elektromobil (alle Arbeitsgruppen)	Juni 2010	2022	12	45'000.--
Reform Kommunalfahrzeug (Strassenunterhalt, Grünunterhalt, Winterdienst)	Aug. 2008	2023	15	60'000.— (Ersatz mit Stangenfahrzeug)
Nach 2023 Div. Fahrzeuge				250'000.--

⇒ Risiken und Konsequenzen der Verschiebung

Die Analyse obenerwähnter Fahrzeuge zeigt bekanntes Bild. Die Reparaturen steigen ab dem 10. Betriebsjahr teils massiv. Damit werden die Betriebskosten pro gefahrenen Kilometer oder Stunde tendenziell höher. Die Betriebssicherheit kann nach einem gewissen Alter nicht mehr gewährleistet werden. Dienstleistungen können nicht mehr erfüllt werden. Bei plötzlich auftretenden, grösseren Reparaturen könnten benötigte Fahrzeuge still liegen. Dies mit der Konsequenz, dass bei der Erfüllung von gesetzlichen Aufgaben, kurzfristig Fremdleistungen - wo möglich sehr viel teurer - eingekauft werden müssten. Es entsteht ein Beschaffungstau, was dazu führen würde, dass in einem Jahr drei bis sogar vier Fahrzeuge angeschafft werden müssten.

Bei **Kommunalfahrzeugen** hat sich aufgrund ihrer grossen Belastung gezeigt, dass die Unterhalts/Reparaturkosten und die technischen Probleme ab 10. Betriebsjahren massiv ansteigen.

Beispiel Wischmaschine (Kommunalfahrzeug):

Unterhalts/Reparaturkosten

Jahr 2014 (Alter Maschine 9 Jahre) 9900.-

Jahr 2015 (Alter Maschine 10 Jahre) 21'200.-

Jahr 2016 (Alter Maschine 11 Jahre) 16'000.-

Maschinenausfälle sind so jederzeit möglich und es drohen Standzeiten und teure Reparaturen. Aus diesen Gründen sollten **Kommunalfahrzeuge** zwingend nach **10 Jahren** Betriebsdauer ersetzt werden.

Gesamtkredit	Fr.	1'425'000.--
vor 2017 ausgeführt	Fr.	0.--
2017 ausführen	Fr.	0.--
Rest ab 2018	Fr.	1'425'000.--

⇒ Konsequenzen der Nichtausführung

Massive Zunahme der Betriebskosten, Dienstleistungen wie Winterdienst, Reinigung und Unterhalt können nicht mehr erbracht werden, Gefährdung der Mitarbeitenden.



Autor Maegli Katrin
Ausgabedatum 19. April 2018
Ersetzt Ausgabe vom 18. April 2017

Projektbezeichnung

Baumkonzept Obere Zollgasse

Projektnummer

4.501

1. Beschreibung des Investitionsvorhabens

⇒ Grund des Vorhabens (Motivation)

Die Obere Zollgasse in Ostermündigen wird von 32 Platanen gesäumt. Wegen Troittoirschäden, Schattenwurf auf Balkone, und Betriebseinbussen durch den Blütenstaub in den Fabrikationsbetrieben wurde und wird das Fällen der Platanen gefordert.

⇒ Situationsanalyse

Die Platanen sind geschützt, das heisst, sie dürfen zwar gefällt, müssen aber ersetzt werden. Mittels erarbeitetem Konzept wird das Verfahren für das Fällen der Bäume aufgezeigt. Darin enthalten ist welche Bäume zuerst ersetzt werden sollten und welche Baumarten sich für den Ersatz eignen. Aus Sicht der Luftqualität und Beschattung der Strassenräume sind jedoch grosse Vorteile auszumachen.

Um auch die Auswirkungen auf das Ortsbild zu prüfen werden in einer ersten Etappe (Pilot) nur auf einem kleinen Strassenabschnitt die Platanen ersetzt.

⇒ Ziele, Lösungen (Alternativen) und Wirtschaftlichkeit

Ersetzen der bestehenden grossen Platanen durch stadtverträgliche Bäume. Diese Bäume vertragen trockene Perioden besser und wurzeln tiefer, so dass die Troittoirschäden (durch die Bäume verursacht) geringer werden. Der jährliche Schnitt der grossen Bäume kostet heute pro Baum und Jahr ca. Fr. 280.--. Neu würden die Kosten in den ersten 5 Jahren ca. Fr. 75.-- pro Jahr und Baum betragen und ab dem 6. Jahr ist mit ca. Fr. 100.-- pro Jahr und Baum zu rechnen.

⇒ Termine und Koordination

Der Zeithorizont für die Ausführung ist von 2016 bis 2021, kann aber flexibel gestaltet werden. Der Entscheid für den Ersatz nach der Pilotphase, wird 2017 durch den GGR zu fällen sein.

⇒ Investitionsausgaben und wiederkehrende Betriebskosten

Betriebskosten für den Unterhalt der Bäume sind unvermeidlich. Sicher ist, dass je älter die Bäume werden, je höher werden die Kosten für den Unterhalt ausfallen. Die Kosten für das Baumschneiden sind in den jeweiligen Budgets enthalten und werden jedes Jahr den Begebenheiten angepasst.

⇒ Finanzen

Gesamtkredit	Fr.	763'000.00
vor 2018 ausgeführt (Pilotprojekt)	Fr.	55'000
2019 ausführen (Pilotprojekt)	Fr.	73'000.00
Rest ab 2019 Rahmenkredit	Fr.	635'000.00

Betriebliche Folgekosten pro Jahr für 32 Bäume heute ca. Fr. 9'000.--
neu ca. Fr. 3'200.--

⇒ **Priorität und Konsequenzen der Verschiebung oder Nichtausführung**
Weiterhin Reklamationen der Anwohner der Oberen Zollgasse