



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 10. November 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2021.BVD.3367
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Neubau Radweg Oberburg - Hasle; 24020094, Objektkredit

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	2
3.1	Ausgangslage und Bedarf	2
3.2	Projektbeschreibung	3
3.3	Termine	4
3.4	Folgen eines Verzichts	4
4.	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	5
4.1	Kostenübersicht	5
4.2	Beiträge Dritter	5
4.3	Finanzierung	6
4.4	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen	6
4.5	Personelle Auswirkungen	6
4.6	Einsparungen und Folgekosten	6
5.	Auswirkungen auf die Gemeinden	6
6.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt	6
6.1	Wirtschaft und Gesellschaft	6
6.2	Umwelt	7
7.	Antrag	7

1. Zusammenfassung

Zwischen Oberburg und Hasle ist die Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer nicht gewährleistet, da sie die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen und die Verkehrsbelastung mit rund 18 200 Fahrzeugen pro Werktag sehr hoch ist. Das Gebiet entlang der Kantonsstrasse ist innerorts stellenweise so eng überbaut, dass für Radstreifen oder einen Radweg entlang der Kantonsstrasse keine Flächen zur Verfügung stehen. Daher soll ein separater, sicherer Radweg entlang der Bahnlinie der BLS Netz AG (BLS) erstellt werden.

Für dieses Projekt ist ein Objektkredit von netto CHF 4 489 000 nötig. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 7 048 000. Davon wurden für die Projektierung bereits Ausgaben von CHF 450 000 bewilligt. Bund, BLS und die Gemeinde Oberburg finanzieren mit insgesamt CHF 2 109 000 das Vorhaben mit und haben ihre Beiträge zugesichert.

Bauherr ist der Kanton Bern, handelnd durch den Oberingenieurkreis IV des Tiefbauamts.

Der Kreditbeschluss des Grossen Rates unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38 ff., insb. Art. 45 und 55 Abs. 1
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Art. 17 ff.
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassennetzplan 2022–2037, RRB 702/2021 vom 9. Juni 2021 (2020.BVD.3739)
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27. Mai 2020
- RGSK Emmental, 2. Generation, genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am 31. März 2017
- Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton betreffend das Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation vom 29. Mai 2015
- Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton betreffend das Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation vom 5. Dezember 2019
- Strassenplan vom 14. Juni 2021

3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage und Bedarf

Die Kantonsstrasse Nr. 23 (Kirchberg - Burgdorf - Ramsei - Huttwil) ist eine wichtige Hauptverkehrsstrasse im Kanton Bern. Zwischen Oberburg und Hasle b. B. ist das Verkehrsaufkommen mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr von rund 18 200 Fahrzeugen im Jahr 2019 hoch. Velofahrerinnen und -fahrer müssen auf dieser Ausserortsstrecke bei Tempo 80 im Mischverkehr ohne geschützte, für sie reservierte Fahrbahn verkehren.

Der Kantonsstrassenabschnitt zwischen dem Anschluss Hasle und dem Anschluss Oberburg liegt ausserhalb des Projektperimeters der «Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle». Der Kantonsstrassenabschnitt wird weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, weshalb die Gefährdungssituation

für die Velofahrenden weiterbesteht. Der aufgrund der Sicherheitsdefizite für Velofahrende dringende Radweg wurde deshalb als eigenständiges Projekt ausserhalb des Grossprojektes vorangetrieben. Nach einer öffentlichen Mitwirkung wurde der Strassenplan für einen neuen Radweg (in untenstehendem Plan rot markiert) erarbeitet. Er wurde nach der öffentlichen Auflage am 14. Juni 2021 genehmigt.

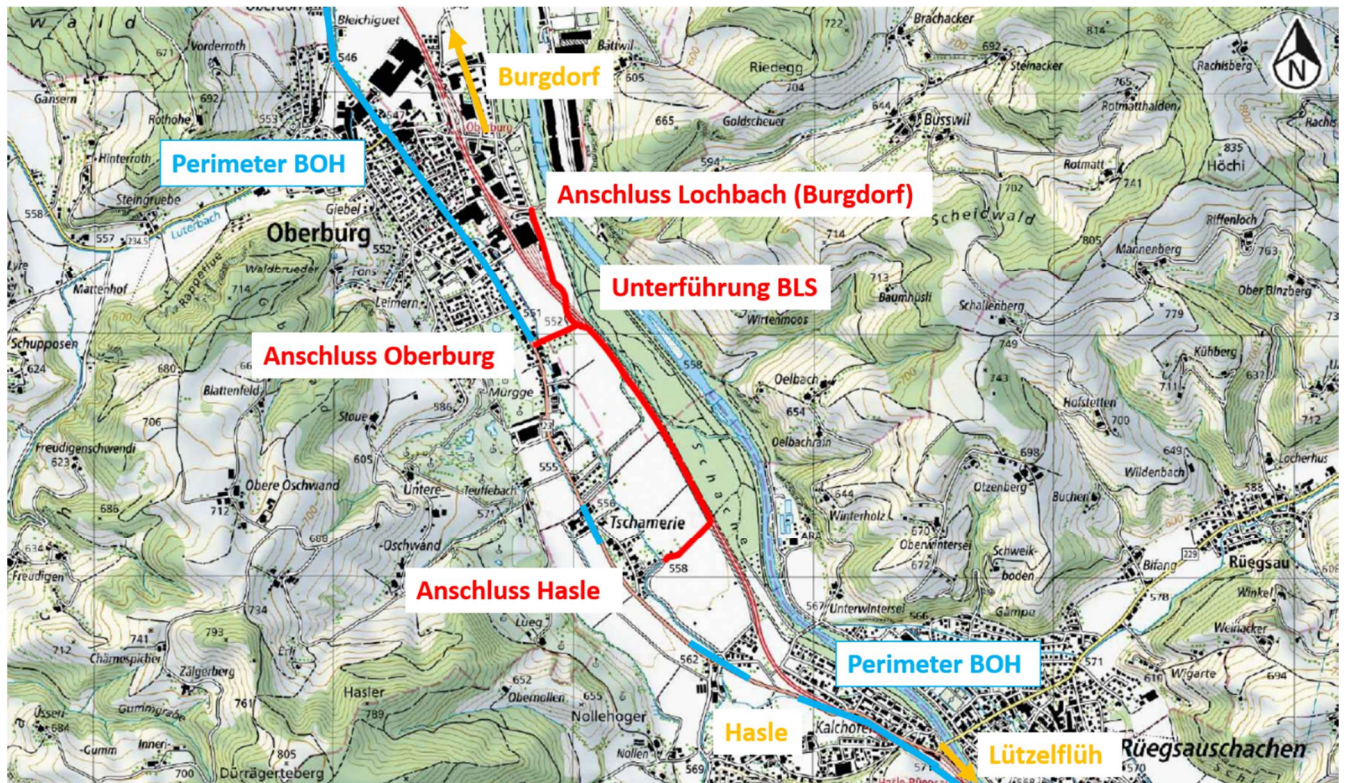


Abbildung: Situationsplan: Projektperimeter rot eingezeichnet

3.2 Projektbeschreibung

Geplant ist ein separater Radweg entlang der Bahnlinie der BLS Netz AG (BLS), der ein sicheres Kreuzen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen soll und gleichzeitig haushälterisch mit den vorhandenen Ressourcen umgeht. Konkret ist ein Radweg mit folgenden Massen und Elementen vorgesehen:

- 3.5 m breiter Radweg mit beidseitigem Bankett von 0.5 m, damit Velofahrende bei reduziertem Tempo auch Landwirtschaftsfahrzeuge kreuzen können. Auf einer Länge von ca. 700 m wird ein vorhandener Weg neu befestigt und auf einer Länge von ca. 1 100 m ein neuer Weg gebaut, der die Längsverbindung zwischen Burgdorf und Hasle b. B. herstellt. Mit dieser Breite deckt der Radweg auch die Anforderungen einer Velovorrangroute ab.
- 2.5 m breiter Radweg mit beidseitigem Bankett von 0.5 m auf einer Länge von 200 m, der den lokalen Anschluss an die Gemeinde Oberburg herstellt.
- 5.0 m breite Radwegunterführung der BLS-Gleise, die nebst den Velofahrenden auch von Zufussgehenden genutzt wird, die von Oberburg ins Naherholungsgebiet Oberburgschachen möchten.
- Versickerungsanlage für die Entwässerung der Radweg-Unterführung und der BLS Gleise, die gemeinsam mit der BLS finanziert wird.
- 4 m breite Brücke über das Gewässer «Entlastung Biembach».

Der Radweg ist ein wichtiges Vorhaben der Schicht 3 «Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Erhöhung der Verträglichkeit» gemäss Strassennetzplan. Er schliesst eine gewichtige Lücke im Velonetz (Netzlücke Nr. 46 gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr). Der Abschnitt liegt zudem im Korridor zur Prüfung von Velovorrangrouten. Das Vorhaben ist in zwei Agglomerationsprogrammen Burgdorf enthalten und daher regional ein verankertes Bedürfnis. Aufgrund dessen profitiert es von Bundesbeiträgen.

Das Projekt wurde anhand der Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen»¹, entwickelt, priorisiert und auf das Wesentliche beschränkt. So wurden die minimal zulässigen Breiten gemäss einschlägigen VSS-Normen vorgesehen. Mit dem geplanten kantonalen Radweg kann auf den darauf anschliessenden, wenig befahrenen Gemeindestrassen bis ins Zentrum von Hasle und Burgdorf sicher abseits der Kantonsstrasse gefahren werden. Dank dem Anschluss in Oberburg und dem Gemeindenetz ist die Verbindung nicht nur ein direkter Weg zwischen Burgdorf und Hasle, sondern kann auch von allen anderen Nutzen gut erreicht werden.

Die Radwegunterführung der BLS-Gleise verursacht mit ca. CHF 3.7 Mio. mehr als die Hälfte der Gesamtkosten für den Radweg. Dies, weil sie ins Grundwasser zu liegen kommt, aber auch, weil beim Bau auf den Bahnverkehr der BLS Rücksicht genommen werden muss. Im Vergleich zu den Alternativen ist sie aber trotzdem die beste Lösung. Eine Überführung würde zu einem grösseren Landverlust und höheren Kosten führen, da die BLS auf einem Damm verkehrt und wegen der Fahrleitungen eine sehr grosse Höhe zum Kreuzen der Gleise notwendig gewesen wäre. Eine Schrankenanlage hätte entweder zu sehr langen Schliesszeiten, oder zu umfangreichen Anpassungen an den Sicherheitsanlagen der BLS geführt, welche möglicherweise gar nicht bewilligungsfähig gewesen wären. Es wurde auch nach anderen Kreuzungsstellen der Bahnlinie gesucht und abgeklärt, ob auf die Querung ganz verzichtet werden könnte. Dies wäre nur mit erheblichen Eingriffen ins Auenschutzgebiet «Oberburger Schachen» von nationaler Bedeutung oder unverhältnismässigen Eingriffen in privates Grundeigentum möglich gewesen.

Verschiedene andere Linienführungen wurden geprüft. Die gewählte schien als einzige bewilligungsfähig und greift gleichzeitig nicht zu stark in privates Eigentum ein. Eine Führung mit Radstreifen entlang der Kantonsstrasse hätte die Sicherheit der Velofahrenden nicht ausreichend erhöht. Eine bauliche Trennung ist wegen grossem Verkehrsaufkommen bei abschnittsweise zulässigem Tempo 80 notwendig. Innerorts steht zudem kein Platz für die Verbreiterung der Strasse zur Verfügung, sonst müssten Häuser abgerissen oder zurückversetzt werden.

3.3 Termine

Um während der Bauarbeiten des Verkehrssanierungsprojektes Burgdorf - Oberburg - Hasle die Velofahrenden abseits des Bauperimeters führen zu können, soll auf der offenen Strecke bereits 2023 mit den Bauarbeiten gestartet werden.

3.4 Folgen eines Verzichts

Ohne den Radweg stünde den Velofahrenden zwischen Hasle und Oberburg weiterhin keine sichere Verbindung zur Verfügung. Weil die Fahrbahn zu schmal ist und das Verkehrsaufkommen sehr gross, würde wegen gefährlichen Überholmanövern weiterhin eine gefährliche Situation für die Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für die Velofahrenden bestehen bleiben.

¹ [Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen](#)

Der Beitrag des Bundes über CHF 1.9 Mio. ist zudem nur zugesichert, wenn der Radweg bis ins Jahr 2027 gebaut sein wird. Bei einem Verzicht würden die bereits zugesicherten und die in Aussicht gestellten Bundesgelder verloren gehen.

Fussgängerinnen und Fussgänger könnten weiterhin nur über grosse Umwege zum Naherholungsgebiet an der Emme gelangen.

4. Auswirkungen auf Finanzen und Personal

4.1 Kostenübersicht

Preisbasis 1.1.2020; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes - Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik - Indexteuerung.

Gesamtkosten	CHF	7 048 000
./. zugesicherter Beitrag BLS	– CHF	127 000
./. zugesicherter Beitrag Gemeinde Oberburg	– CHF	82 000
./. zugesicherter Beitrag Bund (Finanzierungsvereinbarung Nr. 13550051)	– CHF	1 900 000
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme	CHF	4 939 000
./. bereits bewilligte Projektierungskosten (Ausgabenbewilligung BVD vom 10. August 2016)	– CHF	450 000
Total zu bewilligende Ausgaben	CHF	4 489 000

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss mitbewilligt (Art. 151 FLV).

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Das Projekt ist im Strassennetzplan 2022–2037 vom 12. Mai 2021 aufgeführt. Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

4.2 Beiträge Dritter

Die Gemeinde Oberburg trägt die Kosten von CHF 82 000 für einen zusätzlichen Ausgang aus der Unterführung und die BLS übernimmt einen Kostenanteil von CHF 127 000 für die Versickerungsanlage der Gleisentwässerung.

Der Bund hat für das ursprüngliche Radwegprojekt, damals noch ausgehend von beitragsberechtigten Kosten von CHF 900 000 und einem Beitragssatz von 40 %, im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation einen Bundesbeitrag von CHF 360 000 in Aussicht gestellt. Dieser Beitrag ist nach Vorliegen der kantonalen Kreditgenehmigung bis spätestens 2027 mittels Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zu verpflichten. Danach erlischt der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge.

Weil sich im Verlaufe der Projektierung des Radwegs herausstellte, dass die Gesamtkosten infolge der notwendigen Unterführung mit CHF 7 Mio. gegenüber ursprünglich knapp CHF 1 Mio. massiv höher ausfallen, wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 3. Generation erneut Bundesmittel beantragt. Der Bund leistet einen Pauschalbeitrag von CHF 1.9 Mio., der sich nach Quadratmetern

Unterführung und Laufmetern Radweg richtet. Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund ist bereits abgeschlossen und die Bundesbeiträge in dieser Höhe sind damit zugesichert.

4.3 Finanzierung

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Objektkredits Art. 52 FLG, der mit den in Ziffer 5 des Beschlussentwurfs erwähnten, voraussichtlichen Zahlungen abgelöst werden soll. Diese sind im Budget und Finanzplan enthalten.

4.4 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Diese Informationen befinden sich in der Beilage «Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung».

4.5 Personelle Auswirkungen

Der neue kantonale Radweg schliesst an die Gemeindenetze von Burgdorf und Hasle an. Wie auch bei anderen kantonalen Radwegen wird der betriebliche Unterhalt durch die Gemeinden, im Auftrag und zu Lasten des Kantons ausgeführt.

4.6 Einsparungen und Folgekosten

Die Folgekosten für den betrieblichen Unterhalt des Veloweges, sowie den Unterhalt der Pumpenanlage zur Versickerungsanlage belaufen sich auf rund CHF 10 000 pro Jahr.

5. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Gemeinden im Projektperimeter unterstützen das Projekt. Sie erhalten damit ein attraktives Angebot für Schülerinnen und Schüler und Pendlerinnen und Pendler. Damit können die Strasse und der öffentliche Verkehr entlastet und die Gesundheit gefördert werden. Dies gilt umso mehr, als mit dem Radweg neu eine durchgehende, sichere Route für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht.

6. Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

6.1 Wirtschaft und Gesellschaft

Mit dem vorliegenden Projekt entsteht eine sichere, attraktive und allwettertaugliche Veloverbindung von Hasle ins Zentrum von Burgdorf. Durch die Schliessung der Netzlücke wird der bereits bestehende Radweg von Lützelflüh nach Burgdorf angebunden. Solche Verbindungen werden durch die Motion 162-2020 «kantonale Velooffensive II» gefordert, die der Grosse Rat als Motion resp. als Postulat überwiesen hat. Sie entsprechen einem zunehmenden Bedürfnis der Gesellschaft und generieren mit dem Velotourismus auch einen wirtschaftlichen Nutzen.

6.2 Umwelt

Die Linienführung des Radwegs ist so gewählt, dass das Auenschutzgebiet «Oberburger Schachen» von nationaler Bedeutung nicht tangiert wird. Der Radweg durchquert ein vorsorglich ausgeschiedenes Grundwasserschutzgebiet oberflächlich. Die Unterführung ist so gelegt, dass sie ausserhalb des Schutzgebietes liegt.

Beim Anschluss Lochbach muss der Wald zur Optimierung der Sichtweiten zurückgeschnitten werden. Andere Waldflächen sind nicht betroffen.

Durch das Projekt werden rund 10 600 m² Land definitiv beansprucht. Davon sind rund 6 500 m² Frucht-
folgefläche. Die restliche Fläche ist Landwirtschaftsland, das bereits heute für landwirtschaftliche Wege genutzt wird. Für die Bauzeit wird rund 18 000 m² zusätzliches Kulturland temporär beansprucht. Dieses wird im Anschluss an die Bauarbeiten wieder instand gestellt.

Das Projekt wird gestalterisch begleitet, damit es sich möglichst gut in die Landschaft integriert. Alle kantonalen Umweltfachstellen und die betroffenen Einwohnergemeinden stimmen dem Projekt zu und haben die nötigen Ausnahmegewilligungen erteilt.

7. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Kostenvoranschlag