

Auszug aus dem Protokoll

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlussnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
24.04.2024	5	26	3349	07.02.02.01

Sanierung Lätternweg, Verpflichtungskredit

Ausgangslage

Im Jahr 2017 wurde die Wasserleitung im Abschnitt Lätternweg 4 bis 18 erneuert und der Strassenbelag im Hinblick auf die Überbauung Lättere nur provisorisch, ohne Deckbelag, instand gestellt. In den Jahren 2021 und 2022 hat die Wärmeverbund Zollikofen AG über die ganze Strassenlänge Fernwärmeleitungen verlegt. Auch dabei wurde auf die Fertigstellung mit den Deckbelägen verzichtet, um die Strasse nach Abschluss der Überbauung Lättere gesamthaft zu sanieren. Die letzten Einheiten der Überbauung werden im März 2024 bezogen und die Umgebungsarbeiten abgeschlossen, so dass eine Strassensanierung im Sommer 2024 möglich ist.

Für die Projektierung hat der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 18. September 2023 einen Planungskredit von Fr. 17'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung Strasse (Konto 6150.5010.30) bewilligt. Die Bauprojektpläne und der Kostenvoranschlag für die Ausführung liegen jetzt vor. Für die Ausführung wird ein Verpflichtungskredit von Fr 460'000.00 benötigt.

Rechtsgrundlagen

Gemeindeverfassung vom 30. November 2003 (SSGZ 101.1); Art. 54 Abs. 1 lit. a

Bezug zum Leitbild und anderen wichtigen Planungen

Den Leitsätzen «Wir setzen uns für gute Infrastrukturen ein» und «Wir erhalten Wirtschaft und Finanzen gesund» wird mit dem vorliegenden Geschäft Rechnung getragen.

Detailerläuterung zum Projekt

Belagssanierung

Mit dem Werkleitungsbau von Wasser und Fernwärme in den vergangenen Jahren wurden die Strassenbeläge des Lätternwegs mehrfach über die ganze Länge aufgerissen. Die Strasse wurde im Hinblick auf die noch bevorstehenden Bauarbeiten für die Überbauung Lättere und die Heizzentrale am Lätternweg 13 nur provisorisch instand gestellt. Um eine möglichst hohe Qualität zu erzielen und eine gute Ausgangslage für die Fertigstellung mit den Deckbelägen zu schaffen, wurden die provisorischen Beläge stets maschinell mit Einbaumaschinen eingebaut. Dieses Vorgehen hat sich bewährt, denn trotz den hohen Belastungen durch die vielen Bewegungen mit schweren Baufahrzeugen in den letzten Jahren, haben sich die neuen provisorischen Beläge nur unwesentlich gesetzt. Die Restflächen des alten Deckbelags weisen inzwischen starke Rissbildungen auf (siehe Abb. 1 und 2).

Die geplante Strassensanierung sieht deshalb anstelle eines Komplettersatzes von Trag- und Deckschicht eine Sanierung mittels Asphaltarmierung und neuem Deckbelag (Abb. 3 Situationsplan gelbe Fläche) vor. Die Variante mit der Asphaltarmierung bringt gleich mehrere Vorteile: Die Tragschicht (untere Asphalttschicht) bleibt bestehen. Dadurch entfällt ein Grossteil der Abbrucharbeiten, die Transporte werden verringert und die energieintensive Asphaltproduktion beschränkt sich auf die Mengen für den Deckbelag. Für die Anwohnenden hat die Sanierung den Vorteil, dass stets auf einer bestehenden Belagsschicht (alte Tragschicht) gefahren werden kann. Die Staubentwicklung und die Verschmutzung bei nasser Witterung fallen so deutlich geringer aus und die Bauzeit mit lärmintensiven Arbeiten verkürzt sich.

Beim Wendepunkt am Ende des Lätternwegs präsentiert sich die Situation anders. Der Wendepunkt wurde zusätzlich durch den Neubau der Abwasserleitungen für die Überbauung Lättere mehrfach gequert. Eine zusammenhängende Belagsfläche ist hier kaum mehr erkennbar. Deshalb ist für den Wendepunkt der Ersatz von Trag- und Deckschicht (Abb. 3 Situationsplan orange Fläche) vorgesehen.



Abb. 1 Belagsschäden (Lätternweg 4)
Links prov. Belag Fernwärme
Mitte alter Deckbelag mit Rissen
Rechts prov. Belag Wasserleitung



Abb. 2 Belagsschäden (Lätternweg 34)
Dunkler Belag Fernwärme
Heller Belag = alter Deckbelag mit Rissen
Alte Schachtabdeckung Kanalisation

Situationsplan

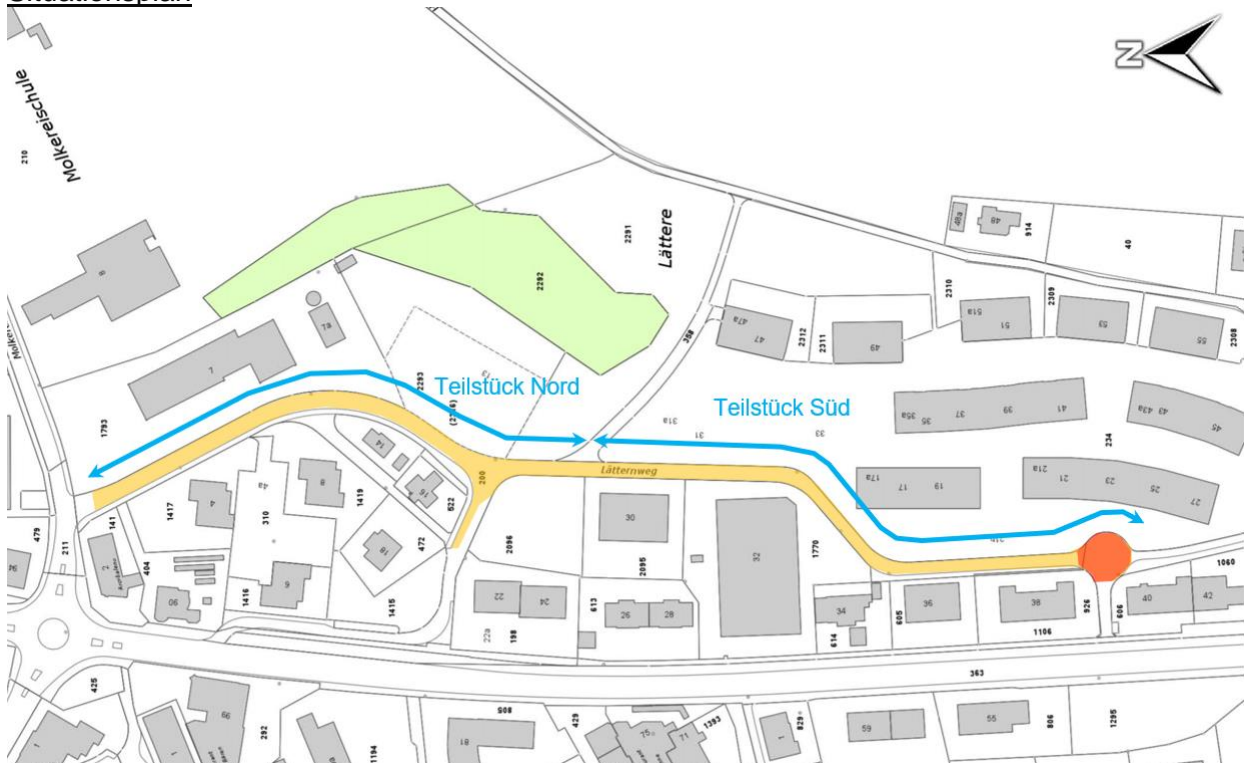


Abb. 3 Situationsplan Belagssanierung Lätternweg
gelb = Deckbelagssanierung mit Asphaltarmierung
orange = Ersatz Deckbelag und Tragschicht

Trottoir und angrenzende Parzellen

Die bestehenden Trottoirs und Randabschlüsse zu den angrenzenden Parzellen sind weitgehend in gutem Zustand und werden nur wo nötig partiell angepasst.

Parkplätze Lätternweg

Oberhalb der Liegenschaft Lätternweg 32 sind drei Parkfelder markiert. Die Parkfelder liegen im Perimeter mit Parkplatzbewirtschaftung und werden rege genutzt. Beim Kreuzen von Fahrzeugen wird oft auf das abgesenkte Trottoir ausgewichen. Um das Befahren des Trottoirs künftig zu verhindern, sollen die Parkfelder nach der Belagssanierung auf der gegenüberliegenden Strassenseite, entlang des Trottoirs markiert werden. Mit dieser Massnahme kann die Sicherheit auf dem Trottoir erhöht und das Aussteigen aufs Trottoir von der Beifahrerseite ermöglicht werden. Zudem trägt diese Parkplatzanordnung zur Verkehrsberuhigung bei.



Abb. 4 Parkplätze Lätternweg

Wasserversorgung

Die Wasserleitungen aus duktilem Guss wurden in den Jahren 1986, 2009, 2017 und 2019 abschnittsweise verlegt und weisen keinen Sanierungsbedarf auf. Im Rahmen der Strassensanierung werden lediglich die Schieberkappen ersetzt. Die finanziellen Mittel von ungefähr Fr. 2'000.00 werden über den Rahmenkredit Wasserversorgung Nr. 2 bereitgestellt.

Abwasserentsorgung

Im Rahmen der GEP-Massnahmen muss auf einem kurzen Abschnitt vor der Heizzentrale am Lätternweg 13 die Kanalisationsleitung erneuert werden. Diese Arbeiten finden vorgängig mit dem Einzug eines Inliners (Innensanierung) statt. Im Zusammenhang mit der Strassensanierung werden zwölf Schachtabdeckungen und allenfalls Schachtleitern ersetzt. Die finanziellen Mittel von ungefähr Fr. 43'000.00 werden über den Rahmenkredit Abwasserentsorgung Nr. 2 bereitgestellt.

Übrige Werke

Die übrigen Werke wurden über die Sanierungsabsichten in Kenntnis gesetzt. Gemäss den Rückmeldungen besteht für die Werke Strom (BKW AG), Telekommunikation (Sunrise) und Gas (Energie Wasser Bern) kein Sanierungsbedarf.

Die Wärmeverbund Zollikofen AG wird im Frühjahr 2024 vorsorglich einen Abgang zur Erschliessung der Liegenschaften Lätternweg 4 – 8 einbauen.

Die Swisscom beabsichtigt, bis Ende 2025 den Ausbau auf Glasfaser abzuschliessen. Nötige Strassenaufbrüche werden mit der Swisscom koordiniert und gelangen vor dem Deckbelagseinbau zur Ausführung.

Termine

Die Bauausführung ist für den Spätsommer 2024 geplant. Es wird mit einer Bauzeit von ungefähr acht Wochen gerechnet.

Finanzielle Auswirkungen

Investitionsplanung

In der Investitionsplanung 2024 – 2028 ist das Projekt wie folgt enthalten:

Gemeindestrassen Lätternweg (TS Nord und Süd) Fr. 430'000.00

Kostenzusammenstellung

Das Ingenieurhonorar basiert auf einer Honorarofferte nach effektivem Zeitaufwand mit Kostendach. Die Kosten für die Baumeisterarbeiten entsprechen der Kostenschätzung der Ingenieurfirma mit einer Kostengenauigkeit von +/- 25 %. Die Kosten für Nebenarbeiten und Unvorhergesehenes basieren auf eigenen Erfahrungswerten.

Arbeitspositionen	Strasse
Ingenieurhonorar (Ausführungsprojekt bis Abschluss)	17'500.00
Baumeisterarbeiten	395'500.00
Nebenarbeiten (Geometer, Markierungen, etc.)	8'000.00
Unvorhergesehenes ca.10 % auf Baumeisterarbeiten	39'000.00
Total inkl. MWST	460'000.00

Abweichung zur Investitionsplanung

Gemäss der Investitionsplanung 2024 – 2028 ist für das Projekt eine Gesamtsumme von Fr. 430'000.00 eingestellt. Für die Bauausführung wird ein Kredit mit einer Gesamtsumme von Fr. 460'000.00 benötigt. Zusammen mit dem bereits gesprochenen Projektierungskredit von Fr. 17'000.00 ergibt sich ein Total von Fr. 477'000.00.

Die Differenz zwischen der Kostenschätzung der Ingenieurfirma mit einer Genauigkeit von +/- 25 % gegenüber der Investitionsplanung von Fr. 47'000.00 entspricht ca. 11 %.

Subventionen und Rückerstattungen Dritter

Die Entschädigung von Fr. 73'596.00 (Konto 6150.6350.30) für die mit der Strassensanierung zur Ausführung gelangenden Deckbelagsarbeiten ist von der Wärmeverbund Zollikofen AG per 21. November 2023 bereits eingegangen.

Personelle und organisatorische Auswirkungen

Der Belagseinbau auf dem Teilstück Nord erfordert einen halbseitigen Belagseinbau, um die Durchfahrt für die Feuerwehr und den Grossteil der Anwohnenden gewährleisten zu können. Während dem geplanten Zeitraum für die Ausführung kann vom Bahnersatz zwischen Worblaufen und Unterzollikofen profitiert werden. Der Bus, Linie 34, fährt in dieser Zeit ausschliesslich über die Bernstrasse und nicht wie üblich über den Bahnhof Unterzollikofen und den Lätternweg.

Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft

Das durch den Bau verursachte Auftragsvolumen für Dritte (Privatwirtschaft) führt zu einem volkswirtschaftlichen Mehrnutzen.

Die Parkplätze am Lätternweg (3 Stück) müssen aus Platzgründen während der Bauzeit aufgehoben werden.

Stellungnahme Finanzkommission

Nach Art. 58 der kantonalen Gemeindeverordnung (BSG 170.111) ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten, die Finanzierung und die Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht zu orientieren.

Im Investitionsprogramm 2024 – 2028 ist das Vorhaben in den Jahren 2023 und 2024 mit total Fr. 430'000.00 enthalten (Konto 6150.5010.30). Die Kompetenz zur Beschlussfassung des beantragten Verpflichtungskredits von Fr. 460'000.00 liegt in der Zuständigkeit des Grossen Gemeinderats. Gegenüber der Investitionsplanung sind Mehrkosten von Fr. 30'000.00 für die Ausführung der Sanierung Lätternweg bzw. inkl. bewilligtem Projektkredit von Fr. 47'000.00 zu verzeichnen. Der vom Wärmeverbund Zollikofen AG bereits erhaltene Investitionsbeitrag von Fr. 73'596.00 (Konto 6150.6350.30) wird dem Vorhaben angerechnet.

Folgekosten	Kapital Fr.	Nutzungs- dauer	Abschreibungs-/ Zinssatz	Betrag Fr.
Abschreibung Strassen	460'000.00	40 Jahre	2.5 %	11'500.00
Investitionsbeitrag Wärmeverbund	-73'596.00	40 Jahre	2.5 %	-1'839.90
Zinsen (kalkulatorisch)	386'404.00		3.0 %	5'796.05
Total Kapitalkosten pro Jahr				15'456.15
Betriebsfolgekosten				0.00
Total Folgekosten aus Investitionskredit				15'456.15

Auf dem beantragten Verpflichtungskredit von Fr. 460'000.00 (Konto 6150.5010.30) werden unter Anrechnung des Investitionsbeitrags die Folgekosten (Abschreibungen und Zinse) durchschnittlich etwa Fr. 15'460.00 pro Jahr betragen und die Erfolgsrechnung des allgemeinen Haushalts belasten. Die Abschreibungen sind mit der vorschriftgemässen Nutzungsdauer von 40 Jahren für Strassen berechnet. Die ordentlichen Abschreibungen werden erst vorgenommen, wenn das Sanierungsvorhaben realisiert bzw. in Betrieb ist. Gestützt auf das Finanzplanresultat 2024 muss das Vorhaben mehrheitlich fremdfinanziert werden. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht bleibt erhalten.

Antrag Gemeinderat

Der Verpflichtungskredit von Fr. 460'000.00 für die Sanierung Lätternweg wird zu Lasten der Investitionsrechnung Strasse (Konto 6150.5010.30) bewilligt.

Beratung

GGR-Präsident Fritz Pfister (SVP): Wird das Eintreten bestritten? Das ist nicht der Fall.

Gemeinderat Edi Westphale (GFL): Erlaubt mir, vorgängig einige Punkte zu den kommenden drei Geschäften der Strassensanierung zu erläutern, da sie für alle Geschäfte zutreffen. Zudem werde ich in meinen Eingangsvoten jeweils auch die Fragen der Fraktionen, welche uns im Vorfeld zugestellt worden sind beantworten, damit alle denselben Informationsstand haben. Zuerst zum Generellen, was eben auch die nächsten zwei Traktanden betrifft:

- **Schulwegsicherheit:** Der Bereich TVE wird die Baustellen vorgängig und während der Bauzeit eng begleiten, damit die Schulwegsicherheit gewährleistet werden kann. Erfahrungsgemäss sind solche Baustellen manchmal halt auch sehr dynamisch und es kann vorkommen, dass Umleitungen kurzfristig erstellt werden, ohne sich mit dem Bereich TVE abgesprochen zu haben. Gerade deshalb ist es für uns sehr wichtig, dass wir einen engen Austausch haben werden zwischen der Gemeinde und dem Bauunternehmen.
- **Niedertemperatur-Asphalt:** Im Vorfeld ist angeregt worden, dass die Gemeinde den Einsatz von Niedertemperatur-Asphalt prüft. Hierzu folgende Bemerkungen: In der aktuellen Zeitschrift «die umwelt», übrigens kostenlos beim BAFU abonniebar, ist ein Bericht drin, als Überschrift steht «Lärmarme Beläge sind nicht nur leise, sondern auch ökologisch». Weiter wird ausgeführt, dass eine Ökobilanz für Flüsterbeläge erstellt worden ist. Frau Hoehn vom BAFU sagt: «Nun wissen

wir, dass wir mit den Flüsterbelägen gleichzeitig dem Lärmschutz, dem Klimaschutz und dem Umweltschutz gerecht werden.» Zitat Ende. Und nun zum Niedertemperatur-Asphalt. Der wird heute hauptsächlich als Instandhaltungstechnik auf Strassen mit geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen als Trag- und/oder Binderschicht durchgeführt. Es wurden Versuche mit dem Einbau von EBT-Deckschichten durchgeführt, aber die Verdichtungsergebnisse waren noch nicht ganz zufriedenstellend. Für den Einsatz in Deckschichten sind noch Tests durchzuführen. Bei der Sanierung des Lätternwegs wird hauptsächlich die Deckschicht erneuert, deshalb sehen wir hier von einem Einsatz ab. Zudem möchten wir nicht in eine Vorreiterrolle gehen. In einem Interview mit Christophe Rohr von der Abteilung Instandhaltung der Generaldirektion für Mobilität und Strassen (DGMR) des Kantons Waadt mit der Fachzeitschrift «asphaltsuisse» meint Herr Rohr: «Das Feedback von vor acht Jahren reicht noch nicht aus, um das Verhalten im Laufe der Zeit zu bewerten.»

Weiter kann ich noch sagen, dass wir Recyclingbaustoffe gemäss den Empfehlungen des Kantons verwenden. Aber gerne prüfen wir bei kommenden Projekten, ob die Möglichkeit von Niedertemperatur-Asphalt und lärmindernden Belägen zu kombinieren sind.

- **Pünktlichkeit Ortsbus:** Im Sommer wird die RBS wiederum Gleisarbeiten vornehmen, so dass der Ortsbus nicht nach Unterzollikofen fährt, sondern direkt nach Worblaufen. Dies ist insbesondere während der Sanierung des Lätternwegs praktisch. Während der Sanierung der Wahlacker- und Landgarbestrasse wird der Bus nach Bremgarten fahren. Im Vergleich zum letzten Jahr, da er ja wirklich ein paar Mal verspätet war und die Anschlüsse nicht gewährleistet werden können – so haben wir heuer nur eine Ampel mit Busvortritt, letztes Jahr hatten wir zwei. Falls der Bus trotzdem eine kleine Verspätung hat, so gibt es in Worblaufen fast im Minutentakt eine Verbindung nach Bern.
- **Randsteine:** Fragestellung: Werden bei den drei Strassenprojekten neue Randsteine verlegt? Wenn ja, welche? Innerorts ist es ganz klar vorteilhaft, tiefe und schräge Randsteine zu verlegen, 4 cm hoch und 16 cm breit, so wie dies der Kanton im neuen Teil der Kirchlindachstrasse gemacht hat oder die Gemeinde im oberen Teil der Schäfereistrasse, Höhe EHB. Nachteilig sind die hohen Randsteine, wie dies die Gemeinde im unteren Teil der Schäfereistrasse (Bereich Sek/Molki) gemacht hat. Hohe Randsteine sind nicht flexibel bei Unterhaltsarbeiten, wirken verkehrorientiert, schränken die Querbarkeit für Fussgänger ein, sind unflexibel, falls es neue Zufahrten gibt, das Trottoir ist ein wüstes Auf und Ab bei den vielen abgesenkten Zufahrten, die Strasse muss breiter und damit das Trottoir schmaler projektiert werden, weil bei hohen Randsteinen weniger nahe an den Strassenrand gefahren wird. Trottoirs mit tiefen Randsteinen werden erfahrungsgemäss nicht überfahren, wenn sich Fussgänger auf dem Trottoir befinden. Dazu unsere Antwort: Die Randsteine werden nur bei der Wahlackerstrasse (orange Abschnitte) und dort, wo der Fernwärmeleitungsgraben einen Ersatz erforderlich macht, ersetzt. Die Anschlaghöhe ist mit 6 cm vorgesehen, analog den neuen Randsteinen am bereits erneuerten Abschnitt der Wahlackerstrasse. Die Anschlaghöhe von 6 cm stellt für Velofahrende kein Problem mit den Pedalen dar und bildet dennoch eine klare Abgrenzung zum Trottoir. Die tiefen und schrägen Randsteine werden, wenn es um die Schulwegsicherheit geht, von den besorgten Eltern nur selten akzeptiert. Bei der Schäfereistrasse mit dem schrägen Stein wurde in der Vergangenheit genau diese fehlende Abgrenzung bemängelt. Aber wir teilen die Meinung, dass ein abgesenktes Trottoir nicht überfahren wird, solange sich Personen darauf befinden. Was anders ist zur Kirchlindachstrasse: Auf der Wahlackerstrasse und auf der Landgarbenstrasse besteht ein Lastwagenfahrverbot.

Und nun zum ersten Projekt: Sanierung Lätternweg, Verpflichtungskredit

Im Jahr 2017 wurde die Wasserleitung ersetzt und der Strassenbelag ohne Deckbelag instandgesetzt. In den Jahren 2021 und 2022 hat die Wärmeverbund Zollikofen AG Fernwärmeleitungen über die gesamte Strassenlänge verlegt, ebenfalls ohne abschliessenden Deckbelag. Die letzten Einheiten der Überbauung werden demnächst 2024 bezogen sein und die Umgebungsarbeiten abgeschlossen, sodass eine Strassensanierung im Sommer 2024 erfolgen kann. Die geplante Strassensanierung sieht anstelle eines Komplettersatzes von Trag- und Deckschicht eine Sanierung mittels Asphaltarmierung (siehe Abb. 3, Situationsplan, gelb-orange Fläche) vor.

Beim Wendepplatz ist die Situation ein bisschen anders, dort muss grundsätzlich ein Neubau gemacht werden, weil die Abwasserleitungen für die Überbauung Lättere mehrfach gequert wurden. Eine zu-

sammenhängende Belagsfläche ist hier kaum mehr erkennbar. Deshalb ist für den Wendeplatz der Ersatz von Trag- und Deckschicht (Abb. 3 Situationsplan orange-rote Fläche) vorgesehen.

Wie im Bild ersichtlich, werden die drei Parkplätze von rechts nach links verschoben. Diese neue Parkplatzordnung trägt zur Verkehrsberuhigung bei. Bei der Wasserversorgung haben wir gesagt, Ersatz der Schieberkappen. Abwasserentsorgung: Dort gibt es einen kurzen Abschnitt vor der Heizzentrale, welcher erneuert werden muss, zudem werden Schachtabdeckungen und allenfalls Schachtleitern ersetzt. Die übrigen Werke sind alle angeschrieben worden und haben ihren Bedarf gemeldet.

Ich bitte euch, den Verpflichtungskredit von Fr. 460'000.00 zu bewilligen.

GGR-Präsident Fritz Pfister (SVP): Uns ist am Anfang noch ein Fehler unterlaufen und zwar, Hanspeter Anderegg ist natürlich noch Stimmenzähler und somit müssen wir noch einen ausserordentlichen Stimmenzähler wählen für heute Abend. Michael Fust (SP) hat sich bereits dafür zur Verfügung gestellt.

Wahl

Michael Fust (SP) ist gewählt als Stimmenzähler für die GGR-Sitzung vom 24. April 2024, als Stellvertreter für Hanspeter Anderegg (SP).

Marceline Stettler (GFL): Weil auf der Traktandenliste für die heutige Sitzung gleich mehrere Strassensanierungsprojekte aufgeführt sind, haben wir uns an der Fraktionssitzung etwas vertiefter mit dem Thema Asphalt auseinandergesetzt, d. h. mit Trag -und Deckschicht, Asphaltarmierung mit Unterschieden, Vor- und Nachteilen in den unterschiedlichen Vorlagen etc. Es ist mir fast ein bisschen wie mein beruflicher Hintergrund vorgekommen, nur – der Asphalt wäre dann der Körper, die Trag-schicht wäre die Knochen, die Deckschicht wäre die Haut und die Asphaltarmierung wäre dann noch die Muskeln und die Sehnen, die alles zusammenhält. Kommen wir zurück zum Thema.

Das Positive gleich am Anfang: Wir möchten erwähnen – wir finden es gut, wir begrüssen den Verzicht auf Komplettersatz. Schliesslich nimmt man nicht das ganze Knie heraus, wenn nur die Knie-scheibe kaputt ist. Also, dass man nur das macht, was wirklich nötig ist, das finden wir toll, danke vielmals. Somit kann man dann die energieintensive Asphaltproduktion nämlich aufs Nötige beschränken. Aber: Und jetzt komme ich zum zweiten Teil, wir möchten jetzt doch noch auf den Niedertemperatur-Asphalt zurückkommen. Es bleibt immer noch eine beträchtliche Asphaltmenge, die es braucht. Wenn man nun den Energieverbrauch senken möchte, weil man anstelle von Heissasphalt den so genannten Niedertemperaturasphalt einsetzen kann, da kann Energie eingespart werden. Bis 50 Grad weniger, ist eine ziemlich grosse Energieeinsparnis. Kommt dazu, dass der CO₂-Ausstoss bei dieser Herstellungsart um mindestens 20 Prozent reduziert ist. Die Informationen haben wir von einer Berner Strassenbaufirma erfahren, die seit Jahren mit Niedertemperaturasphalt arbeitet und damit gute Erfahrungen gemacht hat. Es stimmt schon, wie Edi bereits gesagt hat, dass das nicht für alle Strassen in Frage kommt, sondern eher für diejenigen mit mittlerem Verkehrsaufkommen. Nichtsdestotrotz haben wir das Gefühl, dort ist ein Potenzial und wir möchten den Gemeinderat dazu ermuntern, nicht allzu pessimistisch zu sein, sondern das im Auge zu behalten. Weil, vor knapp zwei Jahren ist ja z. B. die Totalsanierung des Forsthauses hauptsächlich mit Niedertemperaturasphalt gemacht worden. Das hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gemacht. Auch im Kanton Waadt wird Niedertemperaturasphalt seit über zehn Jahren eingesetzt. Die Erfahrungen sind positiv. Was weiter als positiven Aspekt dazugezählt werden darf ist, die Arbeitsbedingungen für die Strassenbauer, also diejenigen, die den Asphalt einbringen müssen, die wird verbessert, weil der Asphalt ja weniger heiss ist. Es gibt weniger Dämpfe, es gibt weniger Geruch, auch für die, die rundherum wohnen. Es gibt mehrere positive Punkte für den Niedertemperaturasphalt. Wir möchten dies einfach nochmals dem Gemeinderat ans Herz legen. Wir können verstehen, dass es vielleicht jetzt für dieses Projekt nicht mehr reicht, vielleicht ist es schon vergeben, schon geplant. Wir werden dem Geschäft trotzdem zustimmen, aber möchten einfach anregen, in Zukunft diese Möglichkeit zum Sparen im Auge zu behalten. Merci.

Esther Schwarz (SP): Im Antrag des Gemeinderats werden die für die Strassensanierung benötigten Arbeiten und die Kosten, die daraus entstehen, detailliert dargelegt. Der Gemeindeauftrag, die Infrastruktur Instand zu halten, wird zuverlässig erfüllt. Wir von der SP begrüssen, dass die Gemeinde

Zollikofen die Erweiterung des Fernwärmenetzes unterstützt und dabei versucht, notwendige Unterhaltsarbeiten mit den Fernwärme- oder anderen Bauarbeiten zu verknüpfen und so Synergien zu nutzen.

Ebenfalls eine sinnvolle Massnahme ist die Verlegung der Parkplätze auf die Trottoirseite, wie Edi bereits angesprochen hat. Hier wird auch an andere Verkehrsteilnehmende gedacht. In dieser Strassensanierung wird auch bezüglich ÖV auf Synergien zurückgegriffen. Scheinbar findet hier parallel ein Bahnersatz zwischen Unterzolllikofen und Worblaufen statt. Eine solche mehrdimensionale Sichtweise auf ein Bauprojekt begrüssen wir sehr. Diese Mehrdimensionalität könnte man aus unserer Sicht im Bericht des Gemeinderats beim Punkt «Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft» gerne noch mehr auf die Umwelt ausweiten. Ich denke hier z. B. an die Möglichkeiten: Bäume zu pflanzen, einen Grünstreifen etc.

Wir von der SP sind bei den drei Strassensanierungsvorlagen aber etwas enttäuscht, dass der Gemeinderat kaum ein Wort über die Auswirkungen der Projekte auf die Bevölkerung während der Bauphase geschrieben hat. Edi ist vorhin kurz darauf eingegangen. Wir haben aber trotzdem das Gefühl, dass man in der letzten Zeit in mehreren grossen Bauprojekten in den letzten Jahren gesehen hat, dass ein sehr gutes Vorausdenken dieser Auswirkungen wichtig ist. Wir erinnern an die schlechte Zugänglichkeit der S-Bahn-Haltestelle Zollikofen bzw. Oberzolllikofen. Bei der Sanierung des ersten Teils der Wahlackerstrasse ist eine nicht besonders fussgängerfreundliche Teilspernung der Trottoirs und Verspätungen der Ortsbuslinie 34 zu erwähnen.

Bei allen drei Örtlichkeiten der jetzt geplanten Sanierungen werden viele Schulkinder betroffen sein. Zur speziellen Situation an der Landgarbenstrasse gehe ich später ein. Uns scheint aber auf jeden Fall zwingend, dass während den Sanierungen auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden Rücksicht genommen wird. Auswirkungen sollen möglichst vorausgesehen, möglichst gering gehalten und möglichst gut kommuniziert werden. Deshalb stellen wir bei allen drei Sanierungsprojekten den gleichen Antrag für die Phase der Bauzeit. Auch wenn Edi vorhin gesagt hat, dass das Departement TVE das Projekt eng begleiten wird ist es doch wichtig und auch sinnvoll, dass der Grosse Gemeinderat da auch mithilft, das zu bestätigen, dass das wichtig ist, ins Auge zu fassen.

Ergänzungsantrag der SP: *Der Gemeinderat stellt gemeinsam mit den zuständigen Bauunternehmen sicher, dass die Sicherheit für die Fussgänger (insbesondere auch für Schüler bzw. Kinder, ältere Menschen und Personen mit Handicap) und Velofahrer und die Zuverlässigkeit des ÖV während den Bauphasen geringstmöglich beeinträchtigt wird. Falls Einschränkungen temporär unvermeidbar sind, werden diese rechtzeitig und in geeigneter Form kommuniziert.*

Die SP-Fraktion möchte damit erreichen, dass die Erfahrungen der jüngeren Strassenbauprojekte dazu führen, die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besser in den Fokus zu rücken. Bei allen drei geplanten Bauprojekten sind Schulwege zentral betroffen. Es handelt sich immer um grosse Überbauungen: Lättere, Häberlimatte, Lüftere usw. mit vielen Kindern und es handelt sich um Schulwege. Es kann nicht sein, dass das in der Projektplanung nicht miteinbezogen wird. Wir wissen natürlich, dass der Strassenraum durch die Baustellen verknappt wird. Wir wollen aber möglichst verhindern, dass die schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Benutzer des ÖV dann an den Rand gedrängt werden. Es geht auch um die Zugänglichkeit mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen und um den Veloverkehr. Der Gemeinderat hat ein grosses Spektrum an Möglichkeiten für beispielsweise temporäre Sperrungen von Strassen, zeitlich begrenzte Einbahnregimes oder Umleitungen. Damit sorgen wir für ein freundliches Zollikofen für alle, auch während den Baustellen.

Gemeinderat Edi Westphale (GFL): Vielleicht kurz ein paar Worte zum Antrag. Es ist eigentlich das, was wir wollen und ich habe es vorhin bereits kurz erwähnt. Die Kritik ist sicher berechtigt, es ist zu wenig erschienen oder deutlich worden, was wir eigentlich wollen. Eigentlich – genau das wollen wir. Da sind Bauarbeiter dran, dann müssen sie hier kurz etwas öffnen etc., es wird oftmals kurz etwas gemacht, ohne dass es mit dem TVE abgesprochen ist, aber das möchten auch wir vermeiden. Deshalb – ich habe es bereits erwähnt – wir werden das Ganze sicher eng begleiten. Wir würden den Antrag sicher in Form einer Richtlinienmotion wohlwollend entgegennehmen und werden sicher alles daran setzen, dass wir das genau so umsetzen können.

Beschluss (19 Ja, 11 Nein)

Der Ergänzungsantrag der SP-Fraktion für alle drei Geschäfte (Traktanden 5 bis 7) wird angenommen.

Beschluss (einstimmig)

1. Der Verpflichtungskredit von Fr. 460'000.00 für die Sanierung Lätternweg wird zu Lasten der Investitionsrechnung Strasse (Konto 6150.5010.30) bewilligt.
2. Der Gemeinderat stellt gemeinsam mit den zuständigen Bauunternehmen sicher, dass die Sicherheit für die Fussgänger (insbesondere auch für Schüler/Kinder, ältere Menschen und Personen mit Handicap) und Velofahrer und die Zuverlässigkeit des ÖV während den Bauphasen geringstmöglich beeinträchtigt wird. Falls Einschränkungen temporär unvermeidbar sind, werden diese rechtzeitig und in geeigneter Form kommuniziert.