

# Vortrag

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat  
zu Händen des Grossen Rates

---

Kantonaler Radweg abseits der Kantonsstrasse  
Gemeinde: Hasle b. Burgdorf  
**10204 / Radwegverbindung Hasle b.B. – Lützelflüh**  
**Mehrjähriger Verpflichtungskredit**

---

## 1 Zusammenfassung

Mit dem beantragten mehrjährigen Verpflichtungskredit von Fr. 2'264'000.-- (Gesamtkosten von Fr. 2'743'000.-- abzüglich voraussichtliche Beiträge Dritter von Fr. 363'000.-- sowie abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten von Fr. 116'000.--) soll zwischen Hasle b.B. und Lützelflüh ein wichtiger Teilabschnitt der Velotransitachse Emmental realisiert werden. Es handelt sich dabei gemäss Richtplan Veloverkehr des Kantons Bern (KRP) um einen Kantonalen Radweg.

Das Projekt sieht einen rund 2 km langen Radweg vor, der eine sichere und attraktive Verbindung zwischen Hasle b.B. und Lützelflüh schafft. Der Radweg soll als Schul- und Pendlerstrecke (S-Bahn-Station in Hasle b.B.) und gleichzeitig als Freizeitroute dienen. Im Projekt integriert sind zudem die Aufhebung von zwei bisher ungesicherten Bahnübergängen und die Erhöhung des Hochwasserschutzes. Die Kosten der Zusatzmassnahmen tragen die BLS und der Emmeverband.

Dank der neuen Radwegverbindung kann der Riefershäusernstutz (Kantonsstrasse Nr. 23) von der Velomassnahmenpflicht befreit werden.

Die kantonalen Standards gemäss Art. 39 Strassengesetz und Art. 17 ff. Strassenverordnung werden eingehalten.

Das Geschäft liegt in der abschliessenden Finanzkompetenz des Grossen Rates.

## 2 Rechtsgrundlagen

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11), Art. 39, 45, 46, 49 und 95 in Verbindung mit dem Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (SBG), Art. 31a–d
- 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.

## 2.2 Pläne und Strassenbauprogramm

- Strassenplan, genehmigt mit Beschluss vom 14. Juni 2011
- Strassenbauprogramm 2011 – 2013, Tätigkeitsliste Seite 1, Nr. 24010204

## 3 Beschreibung des Geschäfts

### 3.1 Bedürfnis

Seit vielen Jahren besteht ein grosses Bedürfnis der Bevölkerung nach einer sicheren Radverbindung zwischen Hasle b.B. und Lützelflüh. Der bestehende Weg hat den für Radfahrende völlig ungenügenden Standard eines Wanderwegs und quert zwei unbewachte BLS-Bahnübergänge.

Bereits heute benutzen auch viele Schulkinder den Weg, vor allem zum Besuch des Freibads Lützelflüh im Sommer und der Kunsteisbahn Hasle b.B. im Winter. Die Sichtweiten bei den Bahnübergängen sind stark eingeschränkt und der Zugang zum Weg via Tenta-Areal in Hasle b.B. ist gerade für Kinder problematisch und gefährlich wegen des industriellen Verkehrs. Der Kantonale Richtplan Veloverkehr sieht eine Massnahmenpflicht zu Lasten des Kantons vor.

### 3.2 Projektbeschreibung

Mit der Realisierung des neuen Radwegs sollen folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- Sichere, durchgehende und attraktive Radwegverbindung zwischen Hasle b.B. und Lützelflüh, die als Schulweg für die Sekundarschüler aus Goldbach und die Zugpendler nach Bern (S-Bahn-Station ab Bahnhof Hasle b.B.) dient.
- Aufhebung der gefährlichen, unbewachten BLS-Bahnübergänge.
- Sicherstellung des Hochwasserschutzes entlang der Emme.

Der neue Radweg beginnt unweit des Bahnhofs Hasle-Rüegsau. Die Velofahrenden werden ab der Kantonsstrasse Nr. 23 via Abbiegehilfe auf den Radweg geführt. Dabei wird der Radweg noch vor der Schrankenanlage der BLS-Strassenquerung abgezweigt und verläuft parallel zwischen Schiene und Emme Richtung Lützelflüh. Der ca. 2 km lange Radweg wird durchgehend auf 3 bis 3.5 m Breite ausgebaut und mit einem bituminösen Belag versehen. Im Bereich der Einzelliegenschaften in Hasle b.B. und auf dem rund 600 m langen Abschnitt durch den Wald ist eine durchgehende Beleuchtung vorgesehen.

Mit dem Bau des neuen Radwegs soll gleichzeitig ein Teil der geplanten Hochwasserschutzmassnahmen realisiert werden. Dies weil der Radweg teilweise auf dem Damm verläuft. Die Kosten für die erforderlichen Dammschüttungen gehen zu Lasten des Schwellenverbandes Emme II. Sektion. Ausser den erforderlichen Dammschüttungen sind die Hochwasserschutzmassnahmen nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.

Nach der Realisierung des Radwegs können die unbewachten Bahnübergänge bei Bahn-km 29.067 und 29.405 aufgehoben werden. Der bestehende Bahnübergang Maad (km 29.724) wird mit einer neuen Schrankenanlage gesichert. Der Neubau der Schrankenanlage unterliegt der Bewilligungspflicht des Bundesamtes für Verkehr. Für das entsprechende Plangenehmigungsverfahren ist die BLS besorgt. Die Kosten der Bahnsicherung sowie die daraus entstehenden notwendigen neuen Wege werden anteilmässig durch die BLS, die Gemeinde und den Kanton getragen.

Der Anschluss Maad ist notwendig, damit die Schulkinder aus Goldbach (Gemeinde Hasle b.B.) direkt auf den neuen Radweg gelangen können. Allerdings ist dieser Anschluss im Kantonalen Richtplan Veloverkehr (KRP) nicht vorgesehen, weshalb die damit verbundenen Kosten zulasten der Gemeinde Hasle b.B. gehen.

### 3.3 Landbedarf

Für den neuen Radweg muss mit einem Landbedarf von ca. 8'757 m<sup>2</sup> Land gerechnet werden. Davon sind 2'090 m<sup>2</sup> heute im Besitz der BLS und ca. 667 m<sup>2</sup> bereits im Besitz des Kantons Bern. Es handelt sich dabei mehrheitlich um Landwirtschaftsland.

### 3.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Mit der Realisierung des Radwegs können zwei gefährliche Bahnübergänge aufgehoben und einer gesichert werden. Zudem ist vorgesehen den Schienenbereich entlang des Radwegs mit Zäunen abzusichern. Diese Massnahmen erhöhen nebst der Sicherheit der Velofahrenden auch die Sicherheit im öffentlichen Verkehr. Als weiterer positiver Effekt wird eine Zunahme der Bahnpendlerinnen und -pendler aus dem Raum Lützelflüh erwartet, weil der Zugang zur S-Bahn mit der neuen Radverbindung attraktiver wird.

### 3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Beim Bahnhof Hasle-Rüegsau muss die bestehende Uferbestockung entfernt werden. Die neu zu erstellenden Steilböschungen aus Alpenkalkblöcken werden mit Weidenstecklingen bepflanzt. Die Restflächen werden in Absprache mit dem Naturschutzinspektorat und der Waldabteilung wieder aufgeforstet. Sämtliche vorübergehend beanspruchten Flächen werden nach Fertigstellung instand gestellt.

Auf einem Teilabschnitt von rund 250m muss Wald gerodet werden. Die Wiederaufforstung respektive der ökologische Ersatz erfolgt entlang des neuen Radwegs. Die dafür nötigen Flächen wurden in den Projektplänen definiert. Der neue Radweg verläuft grösstenteils entlang der Emme. Insbesondere beim Bahnhof Hasle-Rüegsau wird der minimale Gewässerabstand (Raumbedarf Fliessgewässer) von 15m unterschritten. Die Gestaltung der neuen Steilböschungen (v.a. beim Übergang Emme/ Böschung) wird während der Bauphase in Absprache mit dem Fischereiaufseher vorgenommen.

Der Biglenbach und der ADEV-Kanal werden je mit einer neuen Brücke gequert. Die Eingriffe beschränken sich auf minimale Stützbauwerke im Uferbereich. Die bestehende Brücke beim Überlauf des ADEV-Kanals wird in das Radwegprojekt integriert. Es werden einzig neue Geländer seitlich an den Bordüren montiert. Für den zu verlegenden Wanderweg muss ein einfacher Fussgängersteg erstellt werden.

Für das Bauvorhaben sind keine Arbeiten erforderlich, die das Grundwasser tangieren. Im Projektperimeter befinden sich keine Grundwasserschutzzonen oder -areale. Die Baustelle liegt jedoch im Gewässerschutzbereich A<sub>U</sub>.

#### Altlasten:

Im Kataster der belasteten Standorte wird der Teilabschnitt QP 15 bis 17 (zwischen Bahnlinie und Waldrand) als Ablagerungsstandort aufgeführt. Der bestehende Untergrund wird auf diesem Teilabschnitt mit Ausnahme von Kulturerdarbeiten (Humusab- und -auftrag) nicht tangiert.

### 3.6 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Das Vorhaben hat positive Auswirkungen auf die Bauwirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze. Die Auswirkungen können jedoch nicht quantifiziert werden.

### 3.7 Termine

Die Bauarbeiten, insbesondere die Rodungen, sollen noch im Winter 2011/2012 beginnen. In der Folge sollen im Sommer/Herbst 2012 die erforderlichen Kunstbauten erstellt und danach das Trasse realisiert werden. Es ist geplant, die Arbeiten bis im Sommer 2014 abzuschliessen.

## 4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

### 4.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis August 2011; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung

#### a) Gesamtkosten

Projektierung bis und mit Strassenplan	Fr.	116'000.00
Detailprojekt und Bauleitung	Fr.	162'000.00
Landerwerb	Fr.	163'000.00
Bau	Fr.	2'302'000.00
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'743'000.00</b>

#### b) Voraussichtliche Beiträge Dritter

Emmeverband und Gemeinde Hasle b.B.	Fr.	- 363'000.00
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>-363'000.00</b>

#### c) Zusammenstellung

Gesamtkosten	Fr.	2'743'000.00
abzüglich voraussichtliche Beiträge Dritter	-Fr.	363'000.00
Kosten zulasten Kanton	Fr.	2'380'000.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 FLV	Fr.	2'380'000.00
abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten	-Fr.	116'000.00
<b>zu bewilligender Kredit</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'264'000.00</b>

Die Ausgaben sind einmalig und neu gemäss Art. 46 und Art. 48 Abs. 2 Bst. a FLG. Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt.

#### d) Kreditart/Finanzplan

Es handelt sich um einen mehrjährigen Verpflichtungskredit, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs erwähnten voraussichtlichen Zahlungen abgelöst werden soll. Diese sind im Voranschlag und Finanzplan 2011 – 2014 enthalten.

#### e) Folgekosten

##### Betriebskosten:

Die Kosten für den Betrieb der neuen Beleuchtung belaufen sich für Energielieferung und Netznutzung auf rund 500 Franken pro Jahr.

##### Unterhaltskosten:

Für die Unterhaltsarbeiten muss mit folgenden jährlichen Kosten gerechnet werden:

- Betrieblicher Unterhalt (Reinigung, Winterdienst, Grünpflege): ca. Fr. 6'000.--.
- Baulicher Unterhalt (Kleinunterhalt: örtliche Ausbesserungen): ca. Fr. 9'000.--.

#### **4.2 Personelle Auswirkungen**

Der betriebliche Unterhalt soll mit einer Vereinbarung an die Gemeinde übertragen werden. Die entsprechenden Kosten sind unter Ziffer 4.1 e dargestellt.

Die personellen Auswirkungen für den baulichen Unterhalt sind marginal.

#### **5 Stellungnahmen**

Vom 8. Oktober bis 6. November 2009 wurde der Plan zur Mitwirkung und vom 6. Mai bis 7. Juni 2010 der Strassenplan öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt sind keine Einsprachen geltend gemacht worden, die beiden Rechtsverwahrungen wurden anerkannt und im Gesamtentscheid vorgemerkt.

#### **6 Antrag**

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

#### **7 Beilagen**

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Bern, 15. September 2011

BAU-, VERKEHRS- UND  
ENERGIEDIREKTION  
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

TBA, Kreisoberingenieur: Roger Schibler  
Projektleiter: Hans-Peter Hubert

Tel. 034 420 82 99  
Tel. 034 420 82 98

Zusätzliche Beilagen in den Akten der Finanzkommission des Grossen Rates

---

- Übersichtsplan
- Zusammenfassung Kostenvoranschlag August 2011, c+s Ingenieure AG
- Verfügung Strassenplangenehmigung vom 14. Juni 2011
- Projektdossier (c+s Ingenieure AG, Hasle b.B.) vom 26. April 2010, genehmigt am 14. Juni 2011
- Mitberichte und Stellungnahmen sind im Genehmigungsdossier, Dokument Nr. 6