

Einladung zur Einwohnergemeindeversammlung Nr. 1 / 2017

Mittwoch, 22. März 2017, 20.00 Uhr, Turnhalle Kilchbühlschulhaus

Traktanden

- 1. Protokoll der Gemeindeversammlung Nr. 3 vom 7. Dezember 2016 / Genehmigung**
- 2. Projekt E-Car-Sharing / Kreditantrag**
- 3. Ersatzbeschaffung Lindner Unitrac 100 / Kreditantrag**
- 4. Mutation Zonenplan Siedlung / Genehmigung Quartierplan Mitenand der Wohngenossenschaft Chreemer Kari**
- 5. Gesamtrevision Zonenplan und Zonenreglement Siedlung / Antrag Beat Huggenberger; Erheblich- bzw. Nicht-Erheblicherklärung**
- 6. Der Gemeinderat informiert**
- 7. Diverses**

Gemeinderat Biel-Benken



Das Wichtigste in Kürze

1. Protokoll

Protokoll der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2016.

Antrag: Genehmigung des Protokolls.

2. Projekt E-Car-Sharing / Kreditantrag

Eines der Legislaturziele des Gemeinderates ist die Förderung des ökologischen Verhaltens bei der Wahl des Verkehrsmittels. Da liegt es mehr als nahe, auf die Elektromobilität zu setzen. Mit dem Projekt soll Elektromobilität für die Einwohnerinnen und Einwohner von Biel-Benken erlebbar gemacht werden, damit diese auf den Neukauf oder Ersatz eines (erst- oder Zweit-)Fahrzeuges verzichten, weil sie quasi vor der Türe genügend Alternativen haben. Falls ein gänzlicher Verzicht nicht in Frage kommt, soll mindestens erreicht werden, dass bei der Wahl des künftigen Fahrzeuges der Fokus auf den Antrieb durch erneuerbare Energien gelegt wird.

Während der 3-jährigen Testphase sollen der Bevölkerung vier Fahrzeuge an vier verschiedenen Standorten zur Verfügung stehen. Die Fahrzeuge können über eine einfache, im Bereich Carsharing erprobte Plattform reserviert und abgerechnet werden. Die erforderlichen Ladestationen stehen selbstverständlich auch anderen Nutzern von Elektrofahrzeugen zur Verfügung, wenn sie frei sind. Die EBM finanziert eines der vier Fahrzeuge, so dass die Gemeinde nur drei Fahrzeuge finanzieren muss. Die Kosten belaufen sich pro Fahrzeug pro Monat auf Fr. 999.00. Service, Zugangs- und Buchungssystem, Versicherung, Ladestation sowie Unterhalts- und Stromkosten inklusive. Das Projekt wird laufend evaluiert und begleitet, nach zwei Jahren entscheidet sich aufgrund der Erfahrungen, ob es weitergeführt oder abgebrochen wird.

Bruttokredit über Fr. 125'000.00 für drei Fahrzeuge (inklusive Entschädigung Parkflächen, Anlässe und Reserve)

Antrag: Genehmigung des Kreditantrages

3. Ersatzbeschaffung Lindner Unitrac 100 / Kreditantrag

Das Kommunalfahrzeug Lindner ist seit 11 Jahren im Betrieb und wird vielfältig eingesetzt. Im Winter als Schneepflug mit Salzstreuer, ansonsten mit dem Ladekran als vielseitig einsetzbares Nutzfahrzeug. Besonders Salz und Sole haben dem Fahrzeug

und dem Aufbaukran stark zugesetzt, Unterhalt und Reparaturen nehmen stetig zu, demnächst stehen der Motor sowie das Getriebe an. Der Gemeinderat hat deshalb im Budget 2017 die Anschaffung eines Ersatzfahrzeuges vorgesehen. Die Evaluation möglicher Fahrzeuge durch den Werkhof hat ergeben, dass der Aebi VT 450 Vario den Anforderungen am besten entspricht. Insbesondere ist das Fahrzeug mit einem vollautomatischen Getriebe ausgestattet, was besonders beim Schneeräumen von Vorteil ist, kann sich doch der Fahrer komplett auf die Strasse konzentrieren, und muss sich nicht noch mit der Schaltung herumschlagen. Selbstverständlich können die bereits vorhandenen Anbaugeräte auch mit dem Aebi eingesetzt werden.

Gemäss Richtofferte kostet der Aebi VT 450 Vario knapp Fr. 240'000.00, das alte Fahrzeug kann an Zahlung gegeben werden. Der Gemeinderat beantragt deshalb einen Bruttokredit von Fr. 240'000.00 für das Kommunalfahrzeug Aebi VT 450 Vario.

Antrag: Genehmigung des Kreditantrages.

4. Mutation Zonenplan Siedlung / Genehmigung Quartierplan Mitenand der Wohngenossenschaft Chreemer Kari

Die Wohngenossenschaft Chreemer Kari hat von der Gemeinde die Parzellen Nr. 2 und 3 im Baurecht erworben mit dem Ziel, im Dorfkern eine Überbauung für altersgerechtes und preiswertes Wohnen zu bauen. Die Baurechtsparzelle liegt in der Kernzone und ist mit einer Quartierplanpflicht belegt.

Aufgrund eines Architekturwettbewerbes erkor die Wohngenossenschaft Chreemer Kari das Projekt Mitenand. Dieses sieht vor, dass die bestehenden Gebäude an der Langgarten- und Fraumattenstrasse so weit wie möglich erhalten bleiben und für altersgerechtes Wohnen umgebaut werden sollen. Mit einem Neubau am Landskronweg bilden sie einen geschützten Innenhof, in dem Begegnungen stattfinden können und Platz zum Verweilen ist. Mit den drei unterschiedlichen Gebäuden ergeben sich insgesamt 7 x 2 ½-Zimmerwohnungen, 10 x 3 ½-Zimmerwohnungen sowie 1 x 4 ½-Zimmerwohnung und 1 Gästezimmer. Alle Wohnungen haben einen privaten Aussenbereich.

Die Gemeinde hat das Mitwirkungsverfahren durchgeführt und der Mitwirkungsbericht vom kantonalen Amt für Raumplanung vorgeprüft. Sämtliche Anmerkungen und Vorgaben sind in den Quartierplan, das Quartierplanreglement und den Planungsbericht eingeflossen. Der Quartierplan muss von der Gemeindeversammlung verabschiedet werden.

Antrag: Genehmigung Quartierplan Mitenand.

5. Gesamtrevision Zonenplan und Zonenreglement Siedlung / Antrag Beat Huggenberger; Erheblich- bzw. Nicht-Erheblicherklärung

Beat Huggenberger fordert den Gemeinderat auf, umgehend mit der Gesamtrevision des Zonenplans Siedlung zu beginnen und binnen 12 bzw. maximal 18 Monaten eine abstimmungsreife Vorlage auszuarbeiten. Der Gemeinderat hat sich anlässlich der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2016 ausdrücklich verpflichtet, bis zum Jahr 2020 eine Gesamtrevision des Zonenreglementes Siedlung und des Zonenplans vorzunehmen. Vor dem Hintergrund dieses Versprechens hat die Gemeindeversammlung auch der Verschiebung der Änderungsanträge zum Zonenreglement Siedlung zugestimmt. Aus gesetzgebungstechnischer Sicht, aber auch aus Gründen der Rechtssicherheit ist es nicht sinnvoll, ein erst überarbeitetes Reglement sofort wieder zu revidieren.

Der Gemeinderat hat zugesagt, auf 2020 eine Gesamtrevision des Zonenreglementes Siedlung inklusive Zonenplan vorzulegen. Dannzumal wäre der heute gültige Zonenplan 15 Jahre in Kraft, was der normalen Lebensdauer eines Zonenplanes entspricht. Abgesehen davon ist es schlicht nicht möglich, die Gesamtrevision innert der beantragten Zeit durchzuführen. Der Kantonale Richtplan (KRIP), der das übergeordnete Instrument darstellt, ist derzeit noch in parlamentarischer Beratung. Die Verabschiedung im Landrat ist auf Ende 2017 oder Anfang 2018 vorgesehen, die anschliessende Genehmigung durch den Bund ist ebenfalls erforderlich. Die Gesamtrevision des Zonenplans beinhaltet zudem eine umfassende Beurteilung verschiedenster Themen und Fragen, die unter Einbezug der Bevölkerung seriös und in der ihnen gebührenden Zeit geklärt werden müssen. Dafür reicht der beantragte Zeitraum schlicht nicht.

Antrag: Nicht-Erheblicherklärung des Antrags von Beat Huggenberger

1. Protokoll der Gemeindeversammlung Nr. 3 vom 7. Dezember 2016 / Genehmigung

Wir verweisen auf das dieser Einladung beigelegte Protokoll. Dieses kann auch unter gemeinde@biel-benken.ch oder telefonisch bestellt werden.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, das Protokoll der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2016 zu genehmigen.

2. Projekt E-Car-Sharing / Kreditantrag

Zielsetzung

Das Projekt E-Car-Sharing Biel-Benken sieht vor, auf dem Gemeindegebiet strategisch günstig verteilt vorerst vier Elektrofahrzeuge samt Ladestation zu stationieren. Diese Fahrzeuge können von der Bevölkerung, von Institutionen, Vereinen und dem Gewerbe mittels des Car-Sharing Systems sharoo (www.sharoo.com) genutzt werden. Die Nutzungskosten liegen auf dem Niveau kommerzieller Car-Sharing Dienste.

Das Projekt stellt zwei Massnahmen aus dem Legislaturziel 12 des Gemeinderats Biel-Benken 2016-2020 dar: „*In Biel-Benken wird das ökologische Verhalten bei der Wahl des Verkehrsmittels gefördert*“. Es unterstützt zudem indirekt das Legislaturziel 9 „*In Biel-Benken ist der Energiekonsum der Gemeinde, der privaten Haushalte und des Gewerbes reduziert*“.

Legislaturziel 11: In Biel-Benken wird das ökologische Verhalten bei der Wahl des Verkehrsmittels gefördert.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist in Biel-Benken zwar grundsätzlich gut. Aber besonders in den Abendstunden ist das Angebot sehr mager, von der Nacht ganz zu schweigen. Eine Alternative dazu ist sicher das persönliche Auto, welches aber – sofern nicht mit Strom betrieben – unerwünschte Emissionen verursacht. Es sollen deshalb so viele Menschen wie möglich alternative Transportmöglichkeiten wie E-Bikes, Car-Sharing etc. in Anspruch nehmen.

Geplante Massnahmen:

- *Finanzielle Anreize für das Umsteigen auf den ÖV setzen*
- *Informationsveranstaltung für private Hauseigentümer durchführen*
- *Konzept für Elektromobilität erarbeiten*
- *Pilotversuch mit einem Carsharing-Modell durchführen*

Das Projekt wird anhand der nachfolgenden Fragen und Antworten erläutert. Die Antworten zeigen auf, wie das Projekt umgesetzt wird.

Warum Elektroautos?

Elektrofahrzeuge sind heute keine Seltenheit mehr. Eines von 100 im Jahr 2016 neu zugelassenen Autos war ein Elektroauto. Das Angebot der Hersteller wächst kontinuierlich und von den meisten Serienmodellen sind zweite oder gar dritte Generationen auf dem Markt verfügbar. Heutige Elektroautos bieten den gleichen Komfort wie Autos mit Verbrennungsmotor. Sie sind warm im Winter, gekühlt im Sommer, sie bieten ausreichend Stauraum, genügend Platz auch für Passagiere und sind mit den neusten Sicherheitssystemen und Fahrassistenten ausgerüstet. Sie sind im Anschaffungspreis den konventionellen Autos ähnlich und deutlich günstiger im Unterhalt.

Die Energieeffizienz von Elektroautos ist deutlich höher als die von Benzin- oder Dieselaautos. Ein Verbrennungsmotor wandelt maximal die Hälfte der Energie aus dem Treibstoff in Bewegung um. Der Rest der Energie wird in Wärme umgewandelt, die insbesondere im Sommer unerwünscht ist. Zusätzliche Energie wird benötigt, um den Motor zu kühlen. Beim Elektromotor gehen rund 95 Prozent der Energie in den Antrieb, nur ein sehr kleiner Teil wird durch Reibung in Wärme umgewandelt. Auch unter Berücksichtigung der für den Bau der Fahrzeuge notwendigen Energie liegen Elektroautos mittlerweile mindestens gleichauf. Einige Hersteller haben für die Produktion von Elektroautos neue Materialien und Produktionsverfahren entwickelt. Die Fabriken werden oftmals mit regenerativer Energie betrieben.

In Bezug auf das Recycling ausgedienter Autos und Batterien wurden grosse Fortschritte gemacht. Die seltenen Rohstoffe, die für die Batterien und Elektromotoren gebraucht werden, können bereits heute nahezu vollständig zurückgewonnen werden. Die Autobatterien leben nach ihrer Zeit im Auto vor dem Recycling noch viele Jahre weiter - als Batterien für Industrieanwendungen (z.Bsp. Gabelstapler) oder als Zwischenspeicher für Sonnen- und Windenergiekraftwerke. Sogar für die Eigennutzung der ehemaligen Autobatterien als Pufferspeicher für den Strom aus der Photovoltaik im eigenen Haus gibt es bereits Angebote, die stetig ausgebaut werden. Das Projekt trägt somit zur Erreichung der energetischen und ökologischen Aspekte der Legislaturziele bei.

Warum verkaufen sich Elektroautos so schleppend?

Vor gerade einmal 5 Jahren kamen die ersten Elektroautos aus der Serienproduktion auf den Markt. Die Autos waren sehr teuer und man bekam fast nichts für sein Geld. Viele Hersteller glaubten selbst nicht an die Technologie und sahen Elektroautos als reine Marketingmassnahme. Sie stellten pro forma Elektroautos her, weil die Konkurrenz das auch tat. Einzig Tesla setzte als Neueinsteiger im Markt voll auf diese Technik. Auch Renault war recht früh dabei, eine eigene Linie mit Elektrofahrzeugen zu etablieren. Ein weiterer Hinderungsgrund für die schleppende Verbreitung könnten steuerliche Aspekte gewesen sein. Obwohl gemäss einer Studie des Bundesamts

für Umwelt vom Dezember 2015 (*Ökonomische Analysen der politischen Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen von Personenwagen in der Schweiz*, <http://tinyurl.com/hp8qfcw>) der Einfluss der Motorfahrzeugsteuer auf den Fahrzeugbestand gering ist, sind psychologische Aspekte nicht zu unterschätzen. Im umliegenden Ausland (Deutschland, Frankreich) werden Elektroautos sogar mit einem Kaufbonus subventioniert. Der Bund hat sich jedoch immer gegen eine solche Förderung ausgesprochen, da vor allem Mitnahmeeffekte befürchtet wurden (wer sich ohnehin ein Elektroauto gekauft hätte, profitiert zusätzlich).

Die Einstellung der meisten traditionellen Autohersteller hat sich mittlerweile komplett geändert. Die Automobilindustrie setzt langfristig vollständig auf den Elektroantrieb. Mittelfristig sollen traditionelle Antriebstechnologien vor allem noch dort eingesetzt werden, wo bislang noch keine zufriedenstellenden Lösungen mit Elektroantrieb gefunden wurden (z.Bsp. Kleintransporter, wo die schweren Batterien die mögliche Zuladung stark beschränken).

Die heutigen Elektromodelle sind bereits von Grund auf so entworfen, dass sie konkurrenzfähig sind im Preis und die Hersteller dennoch Geld verdienen. Die Technik entwickelt sich jedoch schneller, als die Skepsis der Nutzer abnimmt. Die Ängste vor zu wenig Reichweite, hohen Kosten, schlechtem Service und Unzuverlässigkeit sind noch tief verankert. Bis vor wenigen Jahren waren diese auch gerechtfertigt, das hat sich mittlerweile aber komplett geändert. Dennoch müssen die Ängste zuerst abgebaut werden. Hierzu braucht es Vertrauen in die Technik und die Möglichkeit, Berührungsängste abzubauen.

Beim Auto mit Verbrennungsmotor gibt es innerhalb einer Fahrzeugklasse wenige Unterschiede. Wie sich 90 PS in einem Kleinwagen anfühlen, können sich die meisten Nutzer vorstellen. Auch 200 PS in einem Mittelklassewagen sind meistens schon selbst gespürt und erlebt worden. Gleiches gilt bei der Ausstattung: Den Unterschied zwischen einem Kleinwagen mit Stoffsitzen und Plastikarmaturenbrett und einer Limousine mit Ledersitzen und edlem Holz haben viele schon persönlich kennen gelernt. Darüber hinaus aber haben die meisten Autofahrerinnen und Autofahrer selbst keine Erfahrung gemacht. Wer nun einen elektrischen Kleinwagen wie den **Renault Zoe** oder **BMW i3** mit traditionellen Fahrzeugen vergleichen will, nimmt am ehesten ein ähnliches Fahrzeug in der gleichen Grössenordnung als Referenz. Genau hier liegt ein grosses Problem: Die Fahrzeuge mögen ähnlich aussehen und gleich viel kosten. Sonst haben sie nicht viel gemeinsam.

90 PS in einem Elektroauto fühlen sich beim Beschleunigen an wie ein Sportwagen, den viele noch nie selbst erlebt haben. Das Drehmoment des Elektromotors wirkt ab den ersten Metern und nicht erst bei hohen Drehzahlen. Das Fahrgefühl eines elektrischen Kleinwagens gleicht dem einer leistungsstarken Oberklassenlimousine.

Die Ausstattung ist meist ungewohnt edel und hochwertig. Technik, die sonst Aufpreis kostet, ist oft schon in der Grundversion vorhanden (Sensoren, Assistenzsysteme, Navigation). Ein Elektroauto muss man erfahren und erlebt haben, um es begreifen zu können. Kaum jemand schafft es, das „Elektroautogrinsen“ beim ersten Beschleunigen zu verstecken.

Welche Ziele will die Gemeinde mit dem Projekt erreichen?

Elektroautos sollen erfahrbar gemacht werden. Denn kaum jemand kauft sich ein Elektroauto, ohne nicht vorher durch eigene Erfahrungen auf die Technik und die Vorzüge aufmerksam geworden zu sein. Die Möglichkeiten, ein Elektroauto im Alltag zu benutzen und Erfahrungen zu sammeln, sind jedoch sehr beschränkt. Eine Probefahrt beim Händler oder an einer Automesse ersetzt die Erfahrungen im echten Leben nicht.

Mit dem Projekt haben alle Einwohnerinnen und Einwohner von Biel-Benken die Möglichkeit, ein hochwertiges und ausgereiftes Elektroauto nicht nur Probe zu fahren, sondern dieses im Alltag unter realen Bedingungen einzusetzen. Die Nutzungskosten sind niedrig, Anschaffungskosten entfallen, und wer Hilfe oder Unterstützung möchte, kann diese einfach und unkompliziert bekommen. Vom Wunsch, das Auto zu testen, bis zum Losfahren vergehen im Idealfall nur Minuten, die Hürden sind also sehr klein.

Die Autos stehen rund um die Uhr zur Verfügung und sie können wie ein normales Auto eingesetzt werden. Wer also selbst kein Auto hat (oder wenn das Familienauto besetzt ist), kann unkompliziert und spontan eines der Fahrzeuge benutzen und ist nicht auf den ÖV, ein Taxi oder die Nachbarn angewiesen.

Wenn die Anschaffung eines **Zweitautos** ansteht oder ein **Zweitauto** ersetzt werden muss, bieten die vier Elektroautos eine günstige Alternative. Es gibt keine Investitionskosten, keinen Unterhalt, keine Versicherung oder Steuer, kein Reifenwechsel und wenn einmal etwas kaputt ist, muss man sich um nichts kümmern. Die Fahrzeuge werden regelmässig gewartet und gereinigt.

Wer mit dem Kauf eines eigenen Autos liebäugelt, kann vorgängig die Vorteile eines Elektroautos erfahren und entscheidet sich dann eher für ein Elektroauto. All diese Aspekte unterstützen also die Erreichung der erwähnten Legislaturziele.

Wie soll die Bevölkerung auf das Angebot aufmerksam gemacht werden?

Der Verkehrsausschuss plant regelmässige Probefahrtermine mit Informationen direkt an den Fahrzeugen. Zudem sollen die Autos anlässlich von Veranstaltungen (Neujahrsapéro, Suppentag, Eierleset, Bring- und Holtag etc.) für Probefahrten zur Verfügung stehen.

Im Rahmen eines geplanten eintägigen Elektromobilitätsevents sollen weitere Anbieter von Elektrofahrzeugen (Elektroautos, E-Motos und E-Bikes) eingeladen werden, um ihre Modelle zu präsentieren und Probefahrten anzubieten. An diesem Event sollen Nutzer auf einem Podium von ihren Erfahrungen berichten und Experten Referate zu Anschaffung, Kosten, Energiebilanz etc. halten. Auch die Einbindung von Elektroautos und Speicherbatterien in die privaten Wohnhäuser (Nutzung der selbst produzierten Energie) soll thematisiert werden. Hierzu hat der Verkehrsausschuss bereits Kontakt zur Umweltschutzkommission aufgenommen.

In Einzelfällen (z.Bsp. für Vereine, Gewerbe, Schule) sollen auf Wunsch auch gezielte Präsentationen und Informationsanlässe organisiert werden.

Warum vier Standorte?

Wer eines der Autos nutzen möchte (unter Umständen in Begleitung und mit Gepäck), will nicht erst zum Standplatz gefahren werden oder den Bus nehmen müssen. Die Autos sollen in einer Distanz verfügbar sein, die man auch bei schlechtem Wetter gut und gerne zu Fuss meistern kann. Ist dies nicht möglich, ist die Hemmschwelle zu gross.

Die vorerst vier Standorte sind so gewählt, dass für möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner die erwähnten Bedingungen erfüllt sind. Zudem werden die Standplätze mit Elektrotanksäulen ausgerüstet, um die Autos nach der Rückgabe schnell wieder volltanken zu können. Damit die Kosten hierfür nicht zu hoch sind, werden Standorte mit ausreichender Strominfrastruktur gewählt.

Die geplanten (aber noch nicht definitiv fixierten) Standorte sind:

- Parkplatz der Gemeindeverwaltung (Ladestation bereits vorhanden)
- Leu Carrosserie & Spritzwerk AG an der Hauptstrasse
- Parkplatz der ehemaligen Post nahe der Schule
- Kreuzung Eichgasse / Salismattenweg (beim EBM Stromhäuschen)

Welche Autos werden eingesetzt?

Es kommen **BMW i3** der neusten Generation zum Einsatz. Die Autos sind einfach zu verstehen, fahren sich sehr angenehm, sind zuverlässig und sicher. Die Reichweite beträgt mit Klimaanlage/Heizung und ohne Rücksicht auf den Verbrauch rund 250 Kilometer. Wer sparsam fährt und Bremsenergie regeneriert, kann zusätzliche Kilometer zurücklegen. Die ganz leeren Batterien können an Ladesäulen in der ganzen Schweiz in 40 Minuten wieder auf mindestens 80 Prozent aufgeladen werden. Ist die Batterie nicht ganz leer (was meistens der Fall ist), verkürzt sich die Ladezeit. Das Netz an Ladestationen wächst kontinuierlich. Die Standorte werden im Navigationssystem angezeigt und lassen sich direkt ansteuern.

Ein Ausflug ins Verkehrshaus nach Luzern beispielsweise ist ohne Zwischenladung möglich (auch wenn es dort Ladesäulen hat). Mit vorausschauender und zurückhaltender Fahrweise ist auch ein Ausflug ins Tessin und zurück mit nur einem längeren Ladestopp zum Beispiel am Luganersee möglich, alternativ mit zwei kürzeren Ladestopps unterwegs. Der Aktionsradius ist also mehr als ausreichend.

Mit welchen Partnern arbeiten wir zusammen?

Hauptpartner ist die EBM, da diese ein entsprechendes Projekt zeitgleich mit dem Verkehrsausschuss Biel-Benken entwickelt hat und aktuell einführen will. Die beiden Vorhaben ergänzen sich ideal. Die Anschaffung und das Handling eigener Fahrzeuge entfallen. Biel-Benken profitiert ausserdem davon, dass eines der vier Fahrzeuge im Rahmen des Pilotprojekts der EBM gratis zur Verfügung gestellt wird. Die Erfahrung und Kompetenz von EBM im Strommarkt, beim Bau von Ladeinfrastruktur und auch bei der Elektromobilität sind sehr wertvoll. Das Zutrittssystem stammt vom Car-Sharing Anbieter sharoo. Hier wird auf etablierte, erprobte Carsharing Technik mit langjährigem Know-how abgestützt.

Welche Kosten entstehen der Gemeinde?

Dank der Kooperation mit der EBM ist die Kostenkalkulation recht einfach: Ein Auto inklusive komplettem Service, Zugangs- und Buchungssystem, Versicherung, Ladestation und allen Unterhalts- und Stromkosten kostet die Gemeinde pro Monat Fr. 999.00. Das Projekt läuft vorerst für 3 Jahre. Nach 2 Jahren wird anhand der Erfahrungen über eine Verlängerung, Anpassung (Ausbau oder Reduktion) oder den Abbruch des Projekts entschieden. Das Projekt wird laufend evaluiert und begleitet. Der Verkehrsausschuss arbeitet eng mit der EBM zusammen, um das Angebot zu optimieren.

Da Biel-Benken im Rahmen eines Pilotprojekts mit der EBM zusammenarbeitet, müssen für die Projektdauer nur drei der vier Fahrzeuge finanziert werden. Die Kosten für das vierte Fahrzeug übernimmt während der Projektlaufzeit vollständig die EBM.

Welche weiteren Kosten entstehen?

- *Sachkosten im Rahmen von Beratungs- und Demonstrationsanlässen*
- *Reserve für mögliche Entschädigung für Parkflächen (je nach Standort)*

Die EBM trägt das Risiko, sollte der Pilot von der Bevölkerung nicht oder nur wenig genutzt werden. Dafür erhält die EBM die Einnahmen aus den Stundentarifen und Kilometerentgelten (50 km pro Buchung sind bereits in den Kosten enthalten).

Somit entstehen über den Zeitraum von 3 Jahren für die Fahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur maximal Kosten von 107'892.00 Franken (Monatsbetrag Fr. 999.00 x 36 Monate x 3 Fahrzeuge).

Kostenübersicht:

Fahrzeuge (3 x 3 Jahre):	Fr.	107'892.00
Entschädigung Parkflächen	Fr.	5'000.00
<u>Anlässe & Sonstiges / Reserve¹</u>	<u>Fr.</u>	<u>12'108.00</u>
Total	Fr.	125'000.00

Unterm Strich bedeutet das, dass für rund Fr. 12.20 pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr (oder rund Fr. 1.02 pro Monat) vier öffentlich zugängliche Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können.

Was bekommt Biel-Benken für diesen Preis?

Biel-Benken erhält vier öffentlich zugängliche Elektrofahrzeuge der neusten Generation, die von der Bevölkerung, den Vereinen und dem Gewerbe zu günstigen und marktüblichen Preisen gemietet und verwendet werden können.

Zudem entstehen neben der bereits installierten Ladestation auf dem Gemeindeparkplatz drei weitere Ladestationen auf dem Gemeindegebiet. Es ist vorgesehen (abhängig von den jeweiligen Platzverhältnissen), dass diese Ladestationen auch von anderen Elektrofahrzeugnutzern verwendet werden können (die Ladesäulen haben zwei gleichzeitig verwendbare Anschlüsse). Die Abrechnung für private Nutzung mit dem eigenen Auto erfolgt über ein europaweit funktionierendes System direkt mit den Nutzern.

Und schliesslich unterstützt das Projekt die Positionierung von Biel-Benken als moderne, energiebewusste und innovative Gemeinde und trägt somit zur Attraktivität bei. Das Pilotprojekt wird seitens der EBM medial betreut und vermarktet, wobei sich auch der Verkehrsausschuss bzw. die Gemeinde Biel-Benken an den Aktionen und Medienanlässen beteiligen und eingebunden werden.

Wie funktioniert die Ausleihe und was kostet sie?

Nach der einmaligen Registrierung und der Überprüfung des Führerausweises erhält man Zugriff auf das Buchungssystem. Ist das Auto zum gewünschten Zeitraum frei, kann es online sowie via App (Android & iOS) reserviert werden. Alternativ kann auch eines der weiter weg stehenden Fahrzeuge reserviert werden. Die Kosten betragen Fr. 9.90 pro Stunde und 50 km sind bereits im Preis enthalten. Zusätzliche Kilometer kosten Fr. 0.60 pro gefahrenen Kilometer. Für längere Nutzungsdauern (z.Bsp. ganztags oder übers Wochenende) sind Pauschalen oder Rabatte in Prüfung. Zeitüberschreitungen werden in jedem Fall verrechnet.

¹ Der Betrag ergibt sich aus der Rundung auf den insgesamt nächst höheren Betrag.

Das Projekt setzt auf das etablierte Carsharing Modell sharoo. Die Registrierung bei sharoo ist kostenlos, erforderlich sind nur die sharoo-App auf dem Smartphone und eine Kreditkarte. Zudem sind mit der Anmeldung bei sharoo auch alle anderen Fahrzeuge aus dem Verbund von sharoo buchbar (Fahrzeuge gibt es in Therwil, Oberwil, Binningen etc.). Mobility konnte kein Angebot für das Pilotprojekt abgeben. Der Kontakt mit Mobility ist aber etabliert und der Austausch über das Projekt bleibt bestehen.

Wo erhalte ich Informationen und Hilfe?

Ansprechpartner zum Projekt selbst, für Probefahrten und Informationsveranstaltungen ist die Bauabteilung und die EBM sowie bei Bedarf die Mitglieder des Verkehrsausschuss.

Ansprechpartner bei der Fahrzeugnutzung selbst ist die EBM (auch bei Unfällen, Schäden, Verständnisfragen zum Fahrzeug und zur Nutzung der Ladesäulen). Zudem wird als erste Anlaufstelle kurz vor der Buchung eine Kontaktnummer von sharoo per SMS mitgeteilt. Details werden in Flyern erläutert, wenn das Projekt freigegeben wurde.

Kann ich mit den Autos auch ins Ausland fahren oder Lernfahrten machen?

Die Fahrzeuge können für Fahrten ins Ausland verwendet werden, auch Lernfahrten sind möglich. Die lenkende Person muss nicht zwingend bei sharoo registriert sein, aber einen gültigen Führerausweis / Lernfahrauseis besitzen. Für Lernfahrten gelten die gesetzlichen Regeln bezüglich Begleitung weiterhin. Die Person, welche das Fahrzeug gemietet hat, muss im Auto mitfahren, da die Buchung (und Versicherung) auf diese Person läuft.

Welche Ausbaumöglichkeiten gibt es für das Projekt?

Je nach Erfolg des Projekts soll das Fahrzeugangebot durch ein grossräumigeres Fahrzeug (z.Bsp. einen Kleintransporter) ergänzt werden. Bei Bedarf und ausreichenden Nutzungszahlen können auch weitere Standorte geprüft werden.

Kosten

Die Kreditkosten betragen total Fr. 125'000.00 für 3 Jahre (Fr. 41'666 pro Jahr).

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, für das Projekt E-Car-Sharing Biel-Benken den Kredit von brutto Fr. 125'000.00 zu genehmigen.

3. Ersatzbeschaffung Lindner Unitrac 100 / Kreditantrag

Ausgangslage

Im Jahr 2005 erwarb die Gemeinde das derzeitige Kommunalfahrzeug Lindner Unitrac 100 im Rahmen einer Ersatzbeschaffung. Das Fahrzeug ist mittlerweile seit mehr als 11 Jahren in Betrieb. Die häufigen Einsätze des Fahrzeuges für den Winterdienst mit dem Schneepflug, dem Salzstreuer und im Sommer mit dem Ladekran haben das Fahrzeug stark belastet. In den vergangenen Jahren verursachten Unterhalts- und Reparaturarbeiten einen immer grösseren finanziellen Aufwand, hinzu kam der entsprechende Ausfall des Fahrzeuges. Aus diesen Gründen hat der Gemeinderat im Jahr 2016 die Ersatzbeschaffung für das Kommunalfahrzeug Lindner Unitrac 100 vorbereitet.

Bestehender Fahrzeugpark des Werkhofs

- Lindner Unitrac 100 mit Schneepflug und Salzstreuer, 7'500 kg, Jahrgang 2005
- Fiat-Dangel Ducato 4x4, Lieferwagen, 3'500 kg, Jahrgang 2013
- Holder C 2.42, Mehrzweckgeräteträger, 2'325 kg, Jahrgang 2007
- Humbauer HAT 3500, Anhänger, 3'500 kg, Jahrgang 2003
- Steyer Kompakt 4065, Traktor, 5'250 kg, Jahrgang 2014
- Jungheinrich DFG 425, Gabelstapler, 4'300 kg, Jahrgang 2014

Salz setzt dem Stahl zu

Der Einsatz von Salz und Sole in den Wintermonaten und die Korrosionsanfälligkeit von Stahl sind die Hauptgründe, dass das heute im Einsatz stehende Kommunalfahrzeug Linder Unitrac 100 ersetzt werden muss. Der Aufbaukran weist ebenfalls deutliche Abnützungserscheinungen auf. Auch seitens Motor stehen demnächst grössere Reparaturen an, die Kupplung und das Splitt Getriebe müssen revidiert oder ersetzt werden.



Anforderungskriterien an das neue Kommunalfahrzeug

Ziel der Beschaffung ist der gleichwertige Ersatz des bestehenden Kommunalfahrzeuges. Schwerpunktmässig ausgerichtet auf die Schneeräumung und das Salzen in teils sehr engen und steilen Gemeindestrassen muss das Kommunalfahrzeug folgende Kriterien erfüllen:

- Mindestkraft: 100 PS
- Hakengerät: 5 t
- Allradlenkung
- Mindestnutzlast: Salzstreuer 3.5 t, Schneepflug 700 Kg und Belagssilo 5 t
- Hydraulik für Salzstreuer, Schneepflug, Hakengerät 5 t und Kran
- Ökologie: neuste Norm Euro 6
- Erhalt eines schlüsselfertigen Fahrzeuges
- Serienfahrzeug als Basis
- Auslegung des Fahrzeuges für eine Nutzungsdauer von 10 – 15 Jahren

Evaluation

Das neue Fahrzeug soll über dieselben Funktionen des bestehenden Kommunalfahrzeuges verfügen und mit den vorhandenen Anbaugeräten (Schneepflug und Salzstreuer) genutzt werden können. Es sollte für eben diese Anbaugeräte eine hohe Achslast aufweisen und standfest sein für Kranarbeiten. Der Fahrantrieb sollte stufenlos sein ohne zu schalten (einfache Bedienung bedeutet mehr Sicherheit im Strassenverkehr). Zudem muss das Fahrzeug mit der Ausweiskategorie B fahrbar sein.

Auf dem Markt gibt es nur eine beschränkte Anzahl von Anbietern von Kommunalfahrzeugen. Für die Beschaffung eines Ersatzfahrzeuges wurden verschiedene auf dem Markt angebotene Modelle geprüft. Dabei wurden auch Erfahrungen von anderen Strassenmeistern berücksichtigt. In den Nachbargemeinden laufen verschiedene Fahrzeugtypen je nach Bedürfnissen der Gemeinden.

Folgende Modelle wurden geprüft:

(Die genannten Nutzlasten sind ohne Aufbaugeräte ausgewiesen)

Lindner Unitrac 102

Gesamtgewicht 7'500 kg. Nachfolger von unserem Linder Unitrac 100 (erfahrungsgemäss rost- und reparaturanfällig). Technisch wurde das Fahrzeug nur unerheblich weiterentwickelt. Der Lindner ist ein österreichisches Produkt.

Meili VM 7000

Gesamtgewicht 7'000 kg. Geringe Nutzlast 3800 kg. Sehr schmale Fahrzeugbreite 1,78 m (schlecht für Kranarbeiten / geringe Standfestigkeit). Wendekreis 11,90 m mit Allradlenkung 6,90 m. Der Meili VM 7000 ist ein Schweizer Produkt.

Reform T10 X

Gesamtgewicht 8'500 kg. Nutzlast 5'150 kg. Nachteil Schaltgetriebe, lautes Motorgeräusch in Kabine. Wendekreis 13,00 m mit Allradlenkung 9,10 m. Der Reform T10 X ist ein österreichisches Produkt.

Aebi VT 450 Vario

Gesamtgewicht 9'500 kg. Nutzlast 6'050 kg. Hohe Achslasten vorne 4'500 kg und hinten 5'500 kg Vorteil Vario Antrieb. Wendekreis 6,80 m mit Allradlenkung 4,10 m. Motor Euro 6 mit Dieselpartikelfilter SCR und AdBlue. Die Fahrwerkfederung ist eine hydropneumatische Einzelradfederung, im Stillstand sperrbar. Dadurch steht das Fahrzeug sehr stabil bei Kranarbeiten. Die Bedienung des Fahrzeuges erfolgt über einen multifunktionalen und ergonomisch gestalteten Fahrhebel. Mit dem Aebi Bedienkonzept hat der Fahrer alles im Griff und kann sich voll aufs Fahren und auf den Arbeitseinsatz konzentrieren. Der Aebi VT 450 Vario ist ein Schweizer Produkt, das im Jahr 2014 als bester Transporter des Jahres ausgezeichnet wurde.

Getroffene Wahl: Aebi VT 450 Vario

Nach intensiven Probefahrten ist die Wahl des Werkhofpersonals auf den Aebi VT 450 Vario gefallen. Das Fahrzeug Aebi besticht durch die komfortable Federung und eine Hydraulik, die den Ansprüchen an ein modernes Kommunalfahrzeug genügen. Das Fahrzeug ist mit einem sehr modernen vollautomatischen Fahrantrieb ausgestattet und wird in der Schweiz gefertigt. Der Vario Antrieb und die damit verbundene einfachere Bedienung stellen – vor allem beim Schneeräumen – für den Fahrer eine grosse Erleichterung dar. Das Fahrzeug bietet auch mehr Sicherheit, da sich der Fahrer weniger auf die Schaltung und mehr auf die Strasse konzentrieren kann.

In folgenden Gemeinden ist ein Aebi im Einsatz:

- Gemeinde Büsserach
- Gemeinde Hölstein
- Stadt Laufen

Das Preisniveau für Fahrzeuge mit Grundausstattung (ohne Anbaugeräte) und einer Brücke liegt sehr eng beieinander und beträgt leistungsabhängig ca. (Preise aus einer kommunalen Ausschreibung):

Meili VM 7000	Fr. 181'000.00
Reform T10 X	Fr. 187'170.00
Aebi VT 450 Vario	Fr. 185'380.00

Kosten

Der Preisrahmen wurde anhand einer Richtofferte ermittelt und beträgt mitsamt dem Zubehör wie Hakengerät, Kran etc. Fr. 239'173.35. Das alte Fahrzeug kann an Zahlung gegeben werden, der Eintauschpreis beträgt ca. Fr. 38'000.00. Die brutto Anschaffungskosten wurden im Budget 2017 budgetiert.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, für die Beschaffung eines neuen Kommunalfahrzeuges der Marke Aebi VT 450 Vario den Kredit von brutto Fr. 240'000.00 zu genehmigen.

4. Mutation Zonenplan Siedlung / Genehmigung Quartierplan Mitenand der Wohngenossenschaft Chreemer Kari

Quartierplan Mitenand

Ausgangslage

Im Auftrag der Wohngenossenschaft Chreemer Kari wurden 5 Architekturbüros zu einem Architekturwettbewerb eingeladen mit der Zielsetzung, im Dorfkern eine eingebundene Überbauung mit altersgerechten und preiswerten Wohnungen zu erarbeiten. Die Baurechtsparzelle Nr. 3613 ist aus den Parzellen 2 und 3 entstanden und beinhaltet ein Areal mit Quartierplanpflicht in der Kernzone (Dorfkern) KD. Das vorliegende Projekt **Mitenand** ist als bestbewerteter Vorschlag aus diesem Wettbewerb der WGS hervorgegangen. Die WGS hat somit das Architekturbüro Erny + Schneider AG in Basel mit der Ausführungs- und Quartierplanung beauftragt.

An zahlreichen Besprechungen mit den kantonalen Amtsstellen, der Bauabteilung, der Baukommission, dem Architekturbüro Erny + Schneider AG und dem Bauherrenvertreter Samuel Heyer wurden das QP-Projekt und seine Randbedingungen erarbeitet.

Ziel und Zweck

Die Quartierplanung Mitenand bezweckt eine geordnete, haushälterische Nutzung des Bodens und die planerische Sicherstellung einer attraktiven Überbauung mit preiswerten Alterswohnungen.

Beschrieb Quartierplan Mitenand

Chreemer Kari sass in alten Tagen oft auf der Sitzbank vor dem Haus und sah dem Geschehen im Dorf zu. Mit dem geplanten Gebäudeensemble wird die Identität des

Ortes erhalten und die Geschichte weitergeschrieben. Die bestehenden Häuser entlang der Fraumatten- und Langgartenstrasse werden, soweit es die Struktur und Substanz erlaubt, erhalten und schonend für zeitgemässes Wohnen im Alter umgebaut. Ergänzt werden sie durch einen zweigeschossigen Neubau entlang dem Landskronweg. Die bestehenden Häuser bilden zusammen mit dem Neubau einen geschützten Hof für Begegnungen und zum Verweilen. Der Hof ist über ein Wegnetz an die umgebenden Strassen angeschlossen.

Erschliessung, Parking

Die Einfahrt zur Einstellhalle liegt an der Fraumattenstrasse. Die Einstellhalle liegt unter dem Hofplatz und umfasst 12 Stammparkplätze, davon 2 behindertengerechte. Es bestehen direkte Liftanschlüsse im Neubau und im Chreemer Kari-Haus. Je 2 Besucherparkplätze sind oberirdisch direkt den Häusern zugeordnet.

Chreemer Kari-Haus

Das Wohnhaus wird renoviert, der Charakter des Hauses bleibt erhalten. Im Erd- und Obergeschoss befinden sich je eine 3-Zimmerwohnung, im Dachgeschoss eine 2 ½-Zimmer-Loftwohnung. Das Ökonomiegebäude wird von den hofseitigen Anbauten befreit. Dort erschliessen neue Treppen und Lauben die oberen Geschosse und die Einstellhalle. Im Innern wird die Struktur mit dem hohen Tenn und dem versetzten Geschoss über dem Stall beibehalten. Ein zweiseitig zugänglicher Lift ermöglicht den behindertengerechten Anschluss der unterschiedlichen Niveaus und der oberen Geschosse des Wohnhauses. Das hohe Tenn bleibt unverbaut und steht der Alterssiedlung für gemeinschaftliche Aktivitäten und Feste offen. Im Obergeschoss befinden sich eine 2 ½-Zimmerwohnung sowie ein separates Gästezimmer. Das Dachgeschoss ist als 2 ½ Zimmerwohnung ausgebaut.

Eckhaus Langgartenstrasse

Gemeinsam mit dem Chreemer Kari-Haus bildet das Eckhaus den Abschluss der Kernzone von Biel. Es fasst den Hof und bildet eine Kante zur Strassenkreuzung. Das Eckgebäude wird entkernt, der Dachstuhl erneuert, die gegliederte Fassade wird weitgehend erhalten. Eine 3 ½-Zimmerwohnung im Erdgeschoss wird vom Durchgang her erschlossen. Strassenseitig besteht unter der Laube ein gedeckter Zugang in den Vorgarten. Im Ober- und Dachgeschoss befindet sich eine 4 ½-Zimmer-Maisonettewohnung für den Abwart. Diese ist hofseitig über eine Treppe erschlossen, die bestehende Laube wird verglast.

Neubau Landskronweg

Das zweigeschossige Gebäude ist über einen strassenseitigen Laubengang erschlossen. Der Gebäudeknick markiert den beidseitigen Eingang und bricht die Gebäudelänge. Hof-/südseitig sind den Wohnungen Lauben vorgelagert. Diese wirken wie beim Chreemer Kari-Haus als Raumfilter und beleben den Hof. Im Erdgeschoss be-

finden sich je zwei 2 ½- und 3 ½-Zimmerwohnungen, im Obergeschoss eine 2 ½- und drei 3 ½-Zimmerwohnungen. Das Dachgeschoss umfasst zwei 3 ½- und eine 2 ½-Zimmerwohnung. Über der Laube befinden sich einzelne Dachaufbauten, welche als gedeckte Veranden dienen. Im Sockelgeschoss sind Kellerabteile, belichtete Werkräume und eine Waschküche untergebracht.

Wohnungen

Mit den drei unterschiedlichen Gebäuden ergeben sich ebenso unterschiedliche Wohnungen. Total entstehen 18 Wohnungen, 7 x 2 ½-Zimmerwohnungen, 10 x 3 ½-Zimmerwohnungen, 1 x 4 ½-Zimmerwohnung und 1 Gästezimmer. Allen Wohnungen ist ein privater Aussenbereich zugeordnet.

Mitwirkung und Vorprüfung

Das Mitwirkungsverfahren wurde vom 18. bis 28. November 2016 durchgeführt. Es gingen fristgerecht zwei Anregungen ein. Die Bauabteilung hat in Zusammenarbeit mit dem Präsidenten der Wohngenossenschaft Chreemer Kari die vorgebrachten Anregungen aufgenommen, beraten und den Mitwirkungsbericht verfasst. Der Mitwirkungsbericht wurde den Mitwirkern anlässlich eines Gesprächs am 10. Januar 2017 vorgestellt und zur Kenntnis gebracht. Alice und Marco De Tomasi nehmen das Gesprächsresultat und die Stellungnahme zustimmend zur Kenntnis. Die Fragen und Forderungen von Margrit Renz beziehen sich praktisch ausschliesslich auf die Meinungsfindung der Wohngenossenschaft Chreemer Kari.

Die Unterlagen zum Quartierplan Mitenand wurden vom kantonalen Amt für Raumplanung vorgeprüft. Die Anmerkungen und Vorgaben sind in die QP-Unterlagen wie den Quartierplan, das Quartierplan-Reglement und den Planungsbericht eingeflossen und berücksichtigt worden.

Planungsbericht

Gemäss § 31 Absatz 4 RBG haben die Gemeinden mit dem Antrag zur Genehmigung der Zonenvorschriften dem Regierungsrat den nach Bundesrecht vorgeschriebenen Planungsbericht einzureichen. Inhaltlich sind die Vorgaben von Art. 2, 3 und 47 Raumplanungsverordnung zu berücksichtigen.

Der Planungsbericht wurde und wird fortlaufend aktualisiert und nachgeführt und den Genehmigungsunterlagen beigelegt.

Der Planungsbericht liegt bei der Beschlussfassung der Planung durch die Gemeindeversammlung im Entwurf vor und wird öffentlich aufgelegt. Der Bericht ist aber nicht Bestandteil des Beschlusses.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung,

- 1. dem Quartierplan Mitenand der Wohngenossenschaft Chreemer Kari bestehend aus dem Quartierplan-Reglement und dem zugehörigen Plan mit Inhalt Situation und Schnitten zuzustimmen.**
- 2. dem Mutationsplan zum Zonenplan Siedlung, QP Mitenand M 1:1000 zuzustimmen.**

5. Gesamtrevision Zonenplan und Zonenreglement Siedlung / Antrag Beat Huggenberger; Erheblich- bzw. Nicht-Erheblicherklärung

Beat Huggenberger reicht mit Schreiben vom 8. Dezember 2016 den an der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2016 mündlich vorgetragenen Antrag zur umgehenden Aufnahme der Arbeiten an der Gesamtrevision Zonenplan Siedlung wie folgt ein:

Die Antragsteller fordern den Gemeinderat auf, umgehend mit der Gesamtrevision Zonenplan Siedlung zu beginnen und bis in zwölf, längstens achtzehn Monaten, eine abstimmungsreife Vorlage vorzulegen.

Diese Revision hat die in der Petition „Nie wieder eine Löli-Wand“ oder „Dorfbild quo vadis?“ vom 4. Oktober 2013 und die in den vorliegenden Anträgen (Gruppe Brodbeck bzw. Gruppe Huggenberger) formulierten Wünsche und Anregungen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Zudem soll geprüft werden, welches Gremium (Gemeinderat, Gemeindegemeinschaft, Baukommission oder Ortsbildkommission, Denkmalpflege etc.) als Entscheidungs-, Konsultativ- oder Schlichtungsstelle eingesetzt werden soll.

Kommentar

Eine öffentliche Diskussion über diese Themen oder eine Konsultativabstimmung könnte Klarheit schaffen, in welche Richtung man sich dabei bewegen sollte oder eben nicht. Die Antragsteller fordern ja bewusst kein Verbot, sondern verlangen lediglich Verzicht durch rücksichtsvolle Selbstbeschränkung durch Bauherren und Architekten, um das Ortsbild zu erhalten (siehe entsprechende Texte der Anträge), weil knallige, dominante, schreiende Farben bzw. bunte Fassaden- und Gartenbeleuchtungen in Biel-Benken unerwünscht sind.

Anders die Gruppe Brodbeck, welche eine strengere Auslegung mit Begrenzung auf einen zu definierenden Farbfächer (Hausfarben) bzw. auf weisse Beleuchtungen vorgeschlagen hatte.

Eine dritte Gruppe tendiert wohl dazu, gar nichts zu machen, was die Antragsteller aber nicht zielführend im Sinne des Leitbilds und der Ziele der neuen Gemeindeord-

nung betrachten, zu deren Einhaltung und Umsetzung wir ja verpflichtet bzw. gehalten sind.

Unterschrieben ist der Antrag von Beat Huggenberger, gezeichnet auch von Ursula Huggenberger, Werner und Marianne Osterwalder, Christoph und Claudia Im Obersteg, Sebastian und Ariane Schmid, Beatrice Zimmermann, Matthys und Stefanie Dolder

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat den Antrag beraten und legt diesen der Gemeindeversammlung zur Nicht-Erheblicherklärung vor. Ausschlaggebend für diese Beurteilung sind die nachfolgenden Gründe:

1. Die mit einer Gesamtrevision verbundene Themenvielfalt bedingt vertiefte Auseinandersetzungen mit den einzelnen Fragestellungen. In welcher Form die unterschiedlichen Interessen bzw. Vorstellungen gegeneinander abgewogen bzw. diskutiert werden sollen, ist noch offen. Wenn, was anzunehmen ist, eine neue Arbeitsgruppe eingesetzt wird, muss diese erst eine Auslegeordnung machen, anschliessend die Themen einzeln ausdiskutieren und Lösungsvorschläge erarbeiten. Das nachfolgende öffentliche Mitwirkungsverfahren kann wiederum erhebliche Änderungen nach sich ziehen.
2. Das eben revidierte Zonenreglement enthält unter anderem eine neue Bestimmung, wonach die Baukommission die Farbe der Bauvorhaben prüft. Es macht wenig Sinn, diese Bestimmung schon wieder zu ändern, bevor sich dazu überhaupt eine Praxis heraus gebildet hat. Gleiches gilt für sämtliche anderen neuen Bestimmungen. Es ist gesetzgebungstechnisch wenig sinnvoll, ein überarbeitetes Reglement ohne Not innerhalb derart kurzer Zeit erneut zu überarbeiten. Ganz zu schweigen von der Frage der Rechtsbeständigkeit, die beim beantragten Vorgehen nicht gegeben wäre.
3. Mit der Gesamtrevision des Reglementes soll auch der Zonenplan angepasst werden. Dieser hat bis zum geplanten Jahr der Gesamtrevision eine Lebensdauer von 15 Jahren, was der üblichen Planbeständigkeit entspricht. Die Anpassung des kommunalen Zonenplans kann aber nicht stattfinden, bevor nicht der Kantonale Richtplan (KRIP) in Kraft gesetzt ist. Wohl sind zum heutigen Stand die wichtigsten Änderungen bekannt. Es ist aber einerseits durchaus denkbar, dass die parlamentarische Beratung noch Änderungen bringt. Je nach Änderung muss andererseits auch noch die Zustimmung des Bundes abgewartet werden. Gemäss Zeitplan des Kantons wird der KRIP Ende 2017 bzw. Anfang 2018 in Kraft gesetzt.

Aus all diesen Gründen erscheint es völlig unrealistisch, innerhalb von 12 bzw. maximal 18 Monaten eine abstimmungsreife Vorlage auszuarbeiten. Eine seriöse Aus-

einandersetzung mit den zahlreichen Themen setzt voraus, dass genügend Zeit vorhanden ist. Im Übrigen hat der Gemeinderat zugesichert, dass auf 2020 eine Gesamtrevision des Zonenreglementes kommt. Die Bevölkerung hat der eben beschlossenen Revision des Zonenreglementes und der Verschiebung der diversen Änderungsanträge unter anderem deshalb zugestimmt, weil der Gemeinderat auf 2020 eine Gesamtrevision in Aussicht gestellt hat.

Um die übergeordneten Fragen zu klären, wie sie Biel-Benken als Gemeinde entwickeln will, erachtet es der Gemeinderat sogar als zielführender, zuerst einen kommunalen Richtplan zu erarbeiten, der dann als Grundlage für die Detailbestimmungen des neuen Zonenreglementes dient. Der Gemeinderat plant vorausschauend, mit dem Ziel, den typischen Charakter des Dorfes langfristig zu erhalten. Dabei stellen sich verschiedene grundlegende Fragen: Welche massvolle bauliche Entwicklung soll in den nächsten zwanzig Jahren zugelassen werden, damit Biel-Benken auch in Zukunft noch ein «Dorf» des Leimentals bleibt? Welchen Spielraum bieten die heute bestehenden Bauzonen? Wie stark soll die Bevölkerungszahl von Biel-Benken weiter wachsen? Der kommunale Richtplan zeigt dafür Lösungsansätze und Realisierungsmöglichkeiten auf und stellt die Auswirkungen transparent dar. Er wird im Dialog mit der Bevölkerung erarbeitet, an der Gemeindeversammlung beschlossen und muss vom Regierungsrat genehmigt werden. Er ist behördenverbindlich und eine wichtige Grundlage für die spätere Zonenplanung, die grundeigentümerverbindlich ist.

Der Antrag von Beat Huggenberger, innerhalb von 12 bis 18 Monaten eine abstimmsreife Vorlage auszuarbeiten, würde keinen Raum lassen, die übergeordneten und grundlegenden Fragen ausführlich und unter Einbezug der Bevölkerung zu diskutieren. Der Gemeinderat dagegen möchte sich und der Bevölkerung ausreichend Zeit geben, gemeinsam die Grundlagen zu erarbeiten, um diese anschliessend zu konkretisieren. Mit der versprochenen Gesamtrevision auf 2020 kann dieses Ziel erreicht werden.

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, den Antrag von Beat Huggenberger für nicht erheblich zu erklären.