

Köniz; Umgestaltung Haltestelle Möслиweg und Lärmsanierung Landorfstrasse

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Auf der Landorfstrasse in Köniz bestehen Defizite vom Weiermatt-Kreisel bis und mit Knoten Möслиweg bezüglich Verkehrssicherheit und Lärmschutz. Die beiden Haltekanten der Bushaltestelle Möслиweg sind noch nicht hindernisfrei ausgestaltet und widersprechen damit den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Diese Defizite sollen mit vorliegendem Projekt behoben werden: Bergwärts wird vom Weiermatt-Kreisel bis zur Bushaltestelle Möслиweg neu ein durchgehend 1,80 m breiter Radstreifen markiert und der Strassenbereich mit einem lärmarmen Belag ausgestattet. Die Einmündung in den Möслиweg wird angepasst und verengt, um das Tempo der abbiegenden Fahrzeuge zu reduzieren. Die beiden Bushaltekanten Möслиweg werden hindernisfrei ausgestaltet, zudem werden in beiden Richtungen lärmindernde Busbetonplatten eingebaut. Die Arbeiten sollen bis Ende 2027 umgesetzt werden.



Abbildung 1: Visualisierung künftige Situation

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt will auf dieser Baustelle zudem in einem Pilotprojekt elektrische Baustellenfahrzeuge und Baumaschinen testen: Mit einer sogenannten E-Baustelle können Treibhausgas- und Lärmemissionen gesenkt und die Luftqualität verbessert werden. Auf einer E-Baustelle werden fast vollständig Baumaschinen und -geräte, die mit Elektrizität statt Diesel betrieben werden, eingesetzt. Dies erhöht die Kosten für Baumeisterarbeiten um rund zwölf Prozent. Für die erstmalige Ausschreibung einer E-Baustellen zieht die Gemeinde Köniz zudem ein spezialisiertes Büro zu. Der Gemeinderat hat beschlossen, dafür aus der Spezialfinanzierung Klimaschutz CHF 112'400 zu entnehmen.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament einen Kredit für die Projektierung und Ausführung der beschriebenen Massnahmen in der Höhe von CHF 1'709'800 (inkl. MWST). Werkleitungsbetreiber wie Swisscom, Sunrise und BKW sowie gemeindeintern die Abteilung Gemeindebetriebe sind in das Projekt eingebunden. Sie führen ihre Arbeiten an Werkleitungen im Projekt auf eigene Kosten bzw. gemäss Kostenteiler aus.

2. Projektgeschichte

Bisherige Projekte 2011 und 2014

Die Sanierung und Umgestaltung im Projektperimeter hat eine lange Vorgeschichte: 2011 stimmte das Parlament der Vorlage «Landorfstrasse Ost – Belagssanierung und Wasserleitungersatz» zu und genehmigte die dafür erforderlichen Kredite von gesamthaft CHF 1,674 Mio. ([Link](#)). Namhafte Teile des Projekts wie etwa der Wasserleitungersatz, die hindernisfreie Umgestaltung der Haltestelle Landorf und Teile der Belagssanierung wurden umgesetzt. Nicht umgesetzt wurden jedoch die BehiG-konforme Umgestaltung der Haltestelle Möslweg sowie die Sanierung der Strasse vor der Bushaltestelle und beim Einmündungsbereich Möslweg. Diese Elemente waren damals von der Anwohnerschaft und vom Quartierleist mittels Einsprachen bestritten. Die Kritik richtete sich gegen die geplante Verlegung der bergseitigen Bushaltestelle Möslweg vor der Kreuzung, gegen die Lärmbelastungen wegen der geplanten Betonplatten bei den Bushaltestellen und gegen die Konstellation des Fussgängerübergangs.

Zwei Jahre später erklärte das Parlament eine Motion erheblich, welche die Beibehaltung der bergseitigen Haltestelle am heutigen Standort verlangte ([Link](#)). Zwar erarbeitete die Gemeinde 2014 ein neues Projekt zur Behebung der verbleibenden Defizite im Projektperimeter, inklusive hindernisfreier Umgestaltung der Haltekanten Möslweg an den heutigen Standorten. Das Projekt wurde aber nicht realisiert, da bezüglich Haltestellenumbau keine Einigung mit den einspracheberechtigten Anwohnenden gefunden werden konnte. In der Folge blieb die Situation mehrere Jahre ungeklärt.

Wiederaufnahme des Projekts

Mit dem Ziel, die Haltestelle Möslweg endlich den Vorgaben des BehiG anzupassen und die Anliegen aus dem Quartier für mehr Verkehrssicherheit und Lärmschutz erfüllen zu können, hat die Gemeinde das Projekt wieder aufgenommen. Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden mit den Anwohnenden und mit dem Quartier-Leist vorgängig besprochen und deren Anliegen entgegengenommen. Die Situation mit den einspracheberechtigten Anwohnenden konnte de-blockiert und eine Einigung erzielt werden. Das Resultat ist das nun vorliegende Projekt.

3. Das Projekt

Das aktuelle Projekt sieht hindernisfreie Haltestellen am bestehenden Standort vor. Der heutige, noch immer provisorische Strassenbelag wird saniert und im gesamten Projektperimeter ein lärmarmer Belag eingebaut. Auf der bergwärts führenden Strassenseite wird ein 1.80 m breiter Radstreifen voraussichtlich mit eingefärbtem Belag markiert. Der Bereich der Einmündung wird umgestaltet, so dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge beim Abbiegen in den Möslweg reduziert wird. Dies erhöht auch die Schulwegsicherheit zur direkt angrenzenden Schule und Kindergarten.

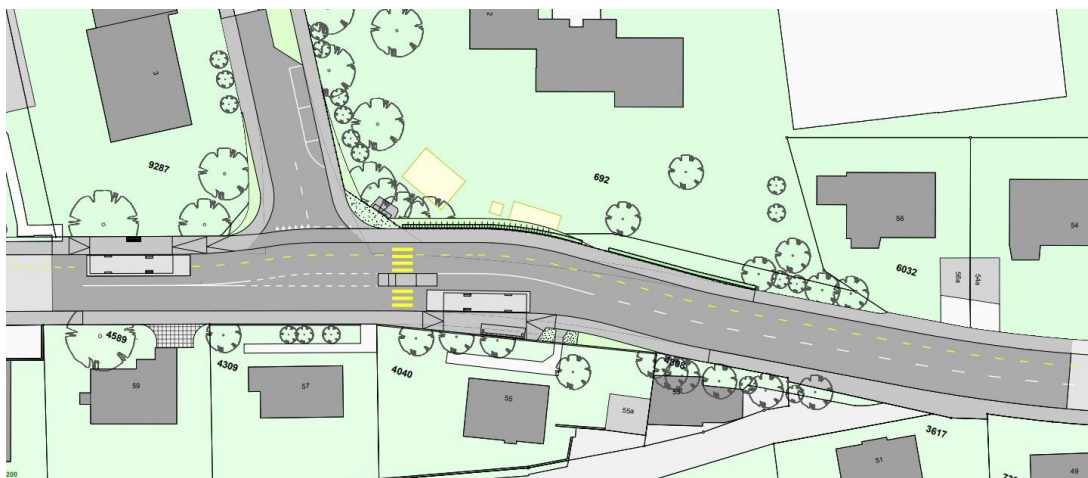


Abbildung 2: Gestaltungsplan

Nachfolgend sind die verschiedenen Elemente dargestellt:

Einmündung Möslweg

Der Anschluss des Möslwegs an die Landorfstrasse wird verengt, damit die Geschwindigkeit der Autofahrenden bei der Einfahrt reduziert und dadurch die Sicherheit für querende Fussgängerinnen und Velofahrer erhöht wird. Die durch die Verengung links und rechts «gewonnenen» Flächen werden entsiegelt. Die Gehwegüberfahrt wird neu ausgebildet, zudem werden im Möslweg auf der Seite Schulanlage neue Veloabstellplätze angeordnet.

Fussverkehr

Die Gehwege auf der Landorfstrasse im Knotenbereich Möslweg müssen dem neuen Strassenquerschnitt angepasst werden. Auf dem bergseitigen Trottoir wird der Belag ab Weiermatt-Kreisel ersetzt. Die Querungshilfe oberhalb des Knotens Möslweg wird entfernt. Der Fussgängerstreifen beim Knoten Möslweg wird leicht bergwärts verschoben und so dem natürlichen Laufweg der Fussgängerinnen und Fussgänger angepasst. Die Mittelinsel des Fussgängerstreifens wird verbreitert und mit einer Rollator-Furt ausgestattet. Bei den Querungen werden BehiG-konforme, 4 cm hohe Schrägrandsteine eingebaut.

Veloverkehr

Im heutigen Strassenzustand ist die Veloverkehrsführung bergwärts eine wesentliche Schwachstelle: Aktuell hört der bestehende Radstreifen im oberen Bereich der Steigung auf, weil die Strasse zu schmal ist. Gerade beim Fussgängerstreifen können so gefährliche Situationen zwischen Velo- und Autoverkehr entstehen. Nun soll der Strassenquerschnitt im Knotenbereich Landorfstrasse/Möslweg etwas verbreitert werden. Dies erlaubt, bergwärts vom Kreisel Weiermatt bis zur Bushaltestelle Möslweg einen durchgehend 1,80 m breiten Radstreifen zu markieren. Die Restfahrbahn in dieser Fahrtrichtung verbleibt 2,70 m breit.

Bergab beträgt die Fahrbahnbreite 3,60 m. Hier ist kein Radstreifen geplant, Velo- und Autofahrende sollen wie heute möglichst hintereinanderfahren, da die Fahrgeschwindigkeiten von Velo- und Autofahrenden aufgrund des Gefälles ähnlicher sind.

Haltestelle Möslweg

Die Haltestellen bleiben an ihrer bisherigen Lage. An den Haltekanten wird ein 22 cm hoher Sonderbordstein eingebaut, damit werden die BehiG-Anforderungen erfüllt. Die Länge der erhöhten Haltekante beträgt 12 m. Seit Herbst 2025 kommen auf den Linien 22 (Westside–Wabern) und 29 (Niederwangen–Wabern), welche die Haltestelle Möslweg anfahren, die 12,5 m langen Standardbusse zum Einsatz. Zur Erhöhung der Lebensdauer der Fahrbahn und zur Vermeidung zusätzlicher Lärmemissionen wird im Haltestellenbereich eine lärmindernde Busbetonplatte eingebaut.

Bei der Haltestelle Richtung Köniz Zentrum ist neu eine Wartehalle vorgesehen. Zwar ist die Zahl der einsteigenden Fahrgäste mit 170 pro Tag moderat. Für die Erstellung einer Wartehalle spricht jedoch, dass im Buchsee-Quartier zwei Alters-Institutionen angesiedelt sind mit entsprechendem Besucherverkehr. Zudem sind die Wartezeiten aufgrund des Fahrplanintervalls länger als z.B. auf der Linie 10, und es besteht keine nahe Möglichkeit für ein Unterstehen bei Regen.

Lärmschutz

Im Auftrag der Gemeinde Köniz wurde im November 2024 von einer spezialisierten Firma eine Lärmemissionsanalyse für den betroffenen Perimeter der Landorfstrasse durchgeführt. Die Analyse zeigte, dass mit dem heutigen Belag und dem geltenden Temporegime von 40 km/h bei mehreren Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Gestützt auf die Empfehlungen aus der Analyse entschied sich die Gemeinde, die Landorfstrasse im betroffenen Bereich mit einem lärmarmen Belag auszustatten und die Geschwindigkeit bei 40 km/h zu belassen. Entsprechend wird der bestehende Deckbelag auf der Landorfstrasse zwischen Weiermatt-Kreisel und dem Siedlungsrand durch einen lärmarmen Deckbelag ersetzt (Typ SDA-4). Im Bereich Liegenschaft Landorfstrasse 49 bis und mit Kreuzung Möslweg ist ein vollständiger Belagsersatz erforderlich, also Trag-, Bindeschicht und Deckbelag. Der Grund ist, dass 2014 anlässlich des Wasserleitungersatzes (s. weiter oben) in diesem Bereich lediglich ein proviso-

rischer Belag eingebaut wurde. Dies aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten im damaligen Projekt.

Landerwerb

Durch die leichte Verbreiterung des Strassenkörpers im Knotenbereich Möslweg wird eine Grünfläche des Kindergartens der Schulanlage Buchsee von rund 14 m² beansprucht. Da die Liegenschaft im Eigentum der Gemeinde Köniz steht, ist zwischen der Parzelle der Schulanlage und der Strassenparzelle ein Landabtausch vorgesehen. Im Bereich der Haltestelle in Fahrtrichtung Köniz befindet sich zwischen Gehweg und der Sandsteinmauer vor der Liegenschaft Landorfstrasse 55 (Parzelle 4040) eine schmale Grünfläche von etwa 26 m². Diese Fläche wird von der Gemeinde Köniz erworben, um den Haltestellenbereich zu verbreitern.

Werkleitungen

Die Strassenentwässerung wird an den neuen Strassenquerschnitt angepasst. Dafür werden neue Einlaufschächte mit Schlammsammlern erstellt. Wegen der Verschiebung des Gehwegs im Bereich Kreuzung Möslweg müssen auch zwei Kandelaber der öffentlichen Beleuchtung versetzt werden. Weiter wird die Rohranlage ins Trottoir verlegt. Zwischen dem Weiermatt-Kreisel und der Haltestelle in Fahrtrichtung Niederwangen werden die Kabel der öffentlichen Beleuchtung ersetzt. Weitere kleinere Bedürfnisse von privaten Werken werden im Projekt ebenfalls berücksichtigt.

4. Pilotprojekt E-Baustelle

Heute kommen auf Baustellen sehr viele Geräte zum Einsatz, die mit Diesel betrieben werden. Auf einer Pilotbaustelle will die AVU die Baumeisterarbeiten, die den Einsatz von Baggern, Dumpern und Radladern sowie umfassende Materialzulieferungen und Abfuhr erfordern, mit elektrifizierten Maschinen durchführen lassen. Zusätzlich werden Elektro-Lastwagen eingesetzt, um die Baustellenmaschinen an- und abzuliefern. Der Beton wird mit einem elektrischen Fahr-mischer geliefert.

E-Baustellen leisten so einen Beitrag auf dem Weg zu Netto-Null. Erste Städte haben bereits entsprechende Baustellen getestet: Im Frühjahr 2025 setzte die Stadt Zürich die ersten elektrifizierten Maschinen auf einer ihrer Baustellen ein. Das Zürcher Pionierprojekt im Bereich Hochbau wurde von einem Forschungsprojekt der Hochschule Luzern begleitet. Zwei weitere Pilotbaustellen in Basel und in Luzern folgten im Herbst 2025 und werden wissenschaftlich begleitet.

Für die Durchführung des Pilotprojekts wird die AVU von einem spezialisierten Büro unterstützt: Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, Kostenschätzung und die Festlegung der Rahmenbedingungen für eine E-Baustelle, die alle relevanten Anforderungen erfüllen müssen. Das Büro unterstützt die Bauunternehmung zudem bei der Anmietung der entsprechenden Fahrzeuge und steht während der Bauzeit beratend zur Seite. Mit dem Pilotprojekt will die AVU Erfahrungen sammeln. Im Faktenblatt (Beilage 1) finden sich zusätzliche Informationen zu E-Baustellen.

Das Pilotprojekt einer E-Baustelle unterstützt die Umsetzung der Klimastrategie der Gemeinde und trägt dazu bei, den vorgesehenen Absenkpfad der CO₂-Emissionen zu erreichen. Gleichzeitig setzt Köniz ein Zeichen für innovative und nachhaltige Infrastrukturprojekte.

5. Finanzen

Der beantragte Kredit umfasst die Arbeiten für die Kernelemente wie Lärmsanierung der Strasse, hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen sowie moderate Anpassungen am Strassenbild und an der Umgebung. Auch die Kosten für das Pilotprojekt einer E-Baustelle sind enthalten. Für die Projektierung und Realisierung der Massnahmen wird mit folgenden Kosten gerechnet (Genauigkeit +/-10%, inkl. 8,1% MWST, gerundet):

Baumeisterarbeiten	CHF	877'000
Zusatzkosten E-Baustelle (inkl. spezialisierte BHU)	CHF	112'400
Honorare (inkl. Projektierung)	CHF	265'400
Bauvorbereitungs- und Nebenarbeiten	CHF	134'000
Baukommunikation und Öffentlichkeitsarbeit Pilotprojekt	CHF	28'100

Öffentliche Beleuchtung	CHF	20'800
Reserven (10%, gerundet)	CHF	144'000
Mehrwertsteuer (8.1 %, gerundet)	CHF	128'100
Total beantragter Kredit (inkl. MWST, gerundet)	CHF	1'709'800

Nettoinvestition

Mit dem Pilotprojekt einer E-Baustelle können Treibhausgas-Emissionen reduziert werden. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, zugunsten des Projekts den Betrag von CHF 112'400 aus der Spezialfinanzierung Klimaschutz zu entnehmen.

Beantragter Bruttokredit	CHF	1'709'800
Entnahme aus der SF Klimaschutz	CHF	112'400
Nettoinvestition	CHF	1'597'400

IAFP

Im IAFP 2026 sind dafür folgende Beträge eingestellt:

	2026	2027	2028	Total
Köniz Landorfstrasse/Möslweg	100'000	700'000	400'000	1'200'000

In der derzeit erarbeiteten IAFP 2027 sind die Werte entsprechend angepasst.

6. Weiteres Vorgehen / Termine

Der Start der Bauarbeiten ist für Frühjahr 2027 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich sechs Monate und werden in Etappen ausgeführt. Während der Bauzeit sind gewisse Einschränkungen für den Autoverkehr und den Busbetrieb zu erwarten. Die Durchfahrt bleibt aber jederzeit gewährleistet. Der Veloverkehr kann beidseitig geführt werden. Auf einen sicheren Schulweg mit einer gesicherten Querung der Landorfstrasse wird während der gesamten Bauzeit Wert gelegt. Dafür wird ein Verkehrsdienst eingesetzt. Die Einmündung Möslweg muss zwischenzeitlich für den Autoverkehr gesperrt werden.

7. Folgen bei Ablehnung

An den Bushaltestellen Möslweg könnten die Haltekanten nicht den Anforderungen des BehiG angepasst werden. Die Anliegen aus dem Quartier für mehr Schulwegsicherheit und Lärmschutz im betrachteten Perimeter würden unerfüllt bleiben und der Strassenkörper könnte nicht saniert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Projektierungs- und Ausführungskredit für das Geschäft Köniz, Umgestaltung Haltestelle Möslweg und Lärmsanierung Landorfstrasse von 1'709'800 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2420.5010.2545 wird bewilligt.

Köniz, 1. Juli 2026

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Faktenblatt E-Baustelle
- 2) Folgekostentabelle

E-Baustelle – bessere Luft, weniger Lärm, weniger CO₂

Baustellen können Lärm und Schadstoff-Emissionen verursachen. Mit elektrisch angetriebenen Baumaschinen lässt sich dies reduzieren. Heute ist es möglich, dass auf einer Baustelle ausschliesslich Baumaschinen mit Elektro-Antrieb zum Einsatz kommen. Die Rede ist dann von einer E-Baustelle.

Mini-Bagger, Teleskoplader, Bohrgeräte oder Verdichtungswalzen: Auch bei Transportfahrzeugen und Baumaschinen halten Elektro-Fahrzeuge Einzug. Auslöser dafür sind Emissionsvorgaben, Lärmschutzauflagen für Baustellen und der Wunsch nach lokal emissionsarmen Baustellen. Hersteller wie Volvo, Caterpillar, Husquarna oder Liebherr bieten heute eine umfassende Palette von Produkten für einen E-Baubetrieb an.

Forschung, Entwicklung und Erfahrungen

Die ersten Städte starten mit Pilotprojekten: In Basel-Stadt sollen bis 2037 möglichst alle Baustellen lokal CO₂-emissionsfrei sein. Die Stadt Luzern will ab 2040 für stadteigene Baustellen nur noch Maschinen und Fahrzeuge mit erneuerbarem Antrieb einsetzen. Und auch die Stadt Zürich nutzt in einem Pilotprojekt elektrische Baustellenfahrzeuge.

Begleitet werden die genannten Projekte von der Hochschule Luzern: Sie untersucht die Praxistauglichkeit von E-Baumaschinen und bewertet Effizienz, Wirtschaftlichkeit und ökologische Vorteile. Ziel sind Empfehlungen für den Einsatz von E-Baumaschinen, insbesondere für Bauprojekte in Quartieren mit hohen Umwelanforderungen. Ein Aspekt sind dabei auch die Themen Ladeinfrastruktur, Batteriekapazität und Netzbelastung.

Die Schweiz spielt auch bei der Entwicklung von E-Baumaschinen eine aktive Rolle. So hat etwa ein Spin-off der ETH Zürich, Suncar, mit Unter-

stützung des Bundesamtes für Energie und in Kooperation mit Grosskonzernen verschiedene Produkte entwickelt, die auf Pilotbaustellen in Basel und Luzern eingesetzt wurden.

Die ersten Erfahrungen bestätigen, dass viele Baumeisterarbeiten sowie Materialzulieferungen und -abfuhr mit elektrisch betriebenen Maschinen und Fahrzeugen durchführbar sind. Der Betrieb einer Baustelle ohne Diesel- oder Benzinmotoren ist heute technisch umsetzbar.

Welche Vorteile bietet eine E-Baustelle?

Der Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten mit Elektro-Antrieb auf einer Baustelle hat verschiedene Vorteile:

- Weniger CO₂-Emissionen: Baustellen verursachen einen erheblichen Teil der Emissionen im Tief- und Hochbau. Elektrisch betriebene Maschinen tragen dazu bei, diese zu reduzieren.
- Bessere Luftqualität: Da keine Abgase entstehen, werden Feinstaub, Stickoxide und andere Schadstoffe vermindert.
- Weniger Lärm: Elektromaschinen arbeiten leiser als dieselbetriebene Geräte. Das verbessert die Arbeitsbedingungen und reduziert die Belastung für Anwohnende.
- Innovation in die Zukunft: E-Baustellen erfüllen strengere Umweltvorgaben und positionieren Bauprojekte als Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit. E-Baustellen fördern zudem den Einsatz moderner Technologien.
- Für Unternehmen reduzieren sich mit E-Baumaschinen trotz höherem Anschaffungspreis langfristig die Kosten dank Einsparungen im Energieverbrauch und weniger Wartungsaufwand.

Ein Pilotprojekt für Köniz

Die Gemeinde Köniz will mit einem Pilotprojekt Erfahrungen sammeln und prüfen, wie sich eine E-Baustelle in der Praxis im Tiefbau bewährt.



Kontonr.	Bezeichnung	Allg. Steuerhaushalt?	freiwillige Leistung?	Im BU 2025 enthalten?
2420.5010.2545	Köniz Landorfstrasse / Mösliweg, Lärm- und Strassensanierung inkl. Haltestelle	<u>ja</u>	<u>nein</u>	<u>ja</u>

Auswirkung auf Ergebnis pro Jahr ab in Betriebnahme (mit Abschreibungen)	55'530	-57'190	54'890	54'571	54'251	53'931	53'612	53'292	52'973	52'653	52'333	1'627'935	2'108'781
--	--------	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-----------	-----------

Rechtliche Grundlage:
Bei Beschlüssen, die unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Aufwendungen oder Erträgen für die Gemeinde verbunden sind, ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten, die Finanzierung und die Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht zu orientieren (Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen))

Anlagekategorien und Nutzungsdauer

Konto HRM2	Anlagekategorie VV	Anlagentyp	Anlageart	Dropdown	Lebensdauer	Abschreibung	Kontrolle	ABW-Kontrolle
1400	Grundstücke VV	Grundstücke unbebaut	Grundstücke unbebaut	1400 Grundstücke VV unbebaut	99999	0%		
1401	Tiefbauten	Strassen	Strassen	1401 Tiefbauten Strassen	40	2.50%	2.5%	0.00%
1401	Tiefbauten	Strassen	Naturstrassen	1401 Tiefbauten Naturstrassen	10	10.00%	10.0%	0.00%
1401	Tiefbauten	Strassen	Strassenanlagen	1401 Tiefbauten Strassenanlagen	20	5.00%	5.0%	0.00%
1402	Tiefbauten	Wasserbau	Stein- und Betonverbauung	1402 Tiefbauten Stein- und Betonverbauung	50	2.00%	2.0%	0.00%
1402	Tiefbauten	Wasserbau	Holz- und Lebendverbauung	1402 Tiefbauten Holz- und Lebendverbauung	20	5.00%	5.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Wasserfassungen	1403 Tiefbauten Wasserfassungen	50	2.00%	2.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Aufbereitungsanlagen	1403 Tiefbauten Aufbereitungsanlagen	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Pumpwerke, Druckreduzier-/ Messschächte	1403 Tiefbauten Pumpwerke, Druckreduzier-/ Messschächte	50	2.00%		
							2.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Leitungen und Hydranten	1403 Tiefbauten Leitungen und Hydranten	80	1.25%	1.3%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Reservoir	1403 Tiefbauten Reservoir	66 2/3	1.50%	1.5%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Mess-, Steuerungs- Fernwirkanlagen		20	5.00%		
				1403 Tiefbauten Mess-, Steuerungs- Fernwirkanlagen			5.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Einkaufssummen an andere VV	1403 Tiefbauten Einkaufssummen an andere VV	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Gemeindeanlagen	Kanalisationen	1403 Tiefbauten Gemeindeanlagen Kanalisationen	80	1.25%	1.3%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Gemeindeanlagen	Spezialbauwerke	1403 Tiefbauten Gemeindeanlagen Spezialbauwerke	50	2.00%	2.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Gemeindeanlagen	Abwasserreinigungsanlagen	1403 Tiefbauten Gemeindeanlagen Abwasserreinigungsanlagen	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Anteil an reg. Anlagen	Kanalisationen	1403 Tiefbauten Anteil reg. Anlagen Kanalisationen	80	1.25%	1.3%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Anteil an reg. Anlagen	Spezialbauwerke	1403 Tiefbauten Anteil reg. Anlagen Spezialbauwerke	50	2.00%	2.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten Anteil an reg. Anlagen	Abwasserreinigungsanlagen	1403 Tiefbauten Anteil reg. Anlagen Abwasserreinigungsanlagen	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	übrige Tiefbauten	Spezialbauwerke	1403 übrige Tiefbauten Spezialbauwerke	25	4.00%	4.0%	0.00%
1403	Tiefbauten	übrige Tiefbauten	Bauten im Wasser	1403 übrige Tiefbauten Bauten im Wasser	15	6.67%	6.67%	0.00%
1403	Tiefbauten	übrige Tiefbauten	übrige Tiefbauten	1403 übrige Tiefbauten übrige Tiefbauten	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Schulhaus	1404 Hochbauten inkl.Boden Schulhaus	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Kindergarten	1404 Hochbauten inkl.Boden Kindergarten	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Mehrzweckhalle	1404 Hochbauten inkl.Boden Mehrzweckhalle	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Turnhalle	1404 Hochbauten inkl.Boden Turnhalle	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Schwimmbad/Eissportanlage	1404 Hochbauten inkl.Boden Schwimmbad/Eissportanlage	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Hallenbad	1404 Hochbauten inkl.Boden Hallenbad	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Öffentliche Toilette	1404 Hochbauten inkl.Boden Öffentliche Toilette	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Kirchgemeindehaus	1404 Hochbauten inkl.Boden Kirchgemeindehaus	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Gemeindehaus	1404 Hochbauten inkl.Boden Gemeindehaus	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Zivilschutzanlage	1404 Hochbauten inkl.Boden Zivilschutzanlage	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Werkhof	1404 Hochbauten inkl.Boden Werkhof	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Feuerwehrmagazin	1404 Hochbauten inkl.Boden Feuerwehrmagazin	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Tiefgrage	1404 Hochbauten inkl.Boden Tiefgrage	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Schlachthof	1404 Hochbauten inkl.Boden Schlachthof	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Schiessanlage	1404 Hochbauten inkl.Boden Schiessanlage	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Abfallsammelstelle	1404 Hochbauten inkl.Boden Abfallsammelstelle	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Kirche, Pfarrhaus	1404 Hochbauten inkl.Boden Kirche, Pfarrhaus	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Kulturbauten/Denkmäler	1404 Hochbauten inkl.Boden Kulturbauten/Denkmäler	33 1/3	3.00%	3.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Konzert- und Theatersäle	1404 Hochbauten inkl.Boden Konzert- und Theatersäle	25	4.00%	4.0%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	Abdankungshalle/Krematorium	1404 Hochbauten inkl.Boden Abdankungshalle/Krematorium	40	2.50%	2.5%	0.00%
1404	Hochbauten inkl.Boden	Gebäude/Hochbauten	übrige	1404 Hochbauten inkl.Boden übrige	25	4.00%	4.0%	0.00%
1405	Waldungen, Alpen	Waldungen, Alpen	Waldungen, Alpen	1405 Waldungen, Alpen Waldungen, Alpen	40	2.50%	2.5%	0.00%
1406	Mobilien VV	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	1406 Mobilien VV Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	10	10.00%	10.0%	0.00%
1406	Mobilien VV	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Spezial- und Tanklöschfahrzeuge	1406 Mobilien VV Spezial- und Tanklöschfahrzeuge	20	5.00%	5.0%	0.00%
1407	Anlagen im Bau VV	Anlagen im Bau VV Neubauten		1407 Anlagen im Bau VV	-	0.00%	#WERT!	#WERT!
1409	übrige Sachanlagen	übrige Sachanlagen	diverses	1409 übrige Sachanlagen diverses	10	10.00%	10.0%	0.00%
1420	Software	Informatik	Soft- und Hardware	1420 Software Soft- und Hardware	5	20.00%	20.0%	0.00%
1427	Immat Anlagen in Realisierung	Immateriale Anlagen	Immateriale Anlagen	1427 Immat Anlagen in Realisierung Immateriale Anlagen	-	0.00%	#WERT!	#WERT!
1429	übrige immat. Anlagen	übrige immateriale Anlagen	Orts- und Regionalplanungen und übrige Planungen	1429 übrige immat. Anlagen Orts- und Regionalplanungen und übrige Planungen	10	10.00%		
				1429 übrige immat. Anlagen Übrige immaterielle Anlagen			10.0%	0.00%
1429	übrige immat. Anlagen	übrige immateriale Anlagen	Übrige immaterielle Anlagen		5	20.00%	20.0%	0.00%

Ziel und Zweck

Die Aufführung der Folgekosten ist essentiell für die Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen zu Handen des Gemeinderates. Mit den aufzuführenden Werten werden alle jene Daten erhoben welche im Zusammenhang mit der Investition entstehen. Dabei geht es nicht nur um Abschreibungskosten, sondern um alle weitere damit verbundene (Mehr- oder Minder-) Kosten oder auch Erträge. Wenn z.B. eine neue Schule in einem Neubauquartier gebaut wird, dann sollen auch potentielle Steuererträge erfasst werden. Mit einer systematischen Erfassung dieser Daten werden auch wertvolle Angaben für Budget- und Planungsrounden erhoben.

Durch das Vorliegen dieser Angaben steht mit der Zeit auch wertvolle Informationen für die Budgetierung / Planung zur Verfügung.

Grundsätzliches

- Alle Eingabefelder sind farblich gelb markiert.
- die farblich gelb markierten Felder müssen immer über die ganze Zeile vollständig ausgefüllt werden.
- Alle anderen Felder werden berechnet oder zentral durch FA eingepflegt (Selbstfinanzierungsgrad, Finanzierungskosten in %)
- Am Ende des Formulars sind in der schattierten Zeile die Auswirkungen der Nettokosten der Investitionen auf das Ergebnis pro Jahr aufgezeigt.
- in der Spalte "gesamte Laufzeit" werden die entsprechenden Werte über die angegebenen Laufzeit der Investition berechnet
- die Werte in der Spalte "übrige Jahre" verstehen sich als Residualwerte zwischen den Werten der Spalte "gesamte Laufzeit" abzüglich den in den Spalten der Einzeljahre aufgeführten Werte.
- Bei Bedarf sind neue Konti vorgängig zum Einreichen eines GRAs über das Intranet /Apps /HRM2Konto eröffnen, zu beantragen (vor Mitberichtsverfahren).

Anlagekategorien

- im Reiter "Anlagekategorien_Nutzungsdauer" ist erkennbar, welche Angaben pro Anlageart (Beschreibung, Lebensdauer und Abschreibung in %) zur Verfügung stehen
- im Folgekostenformular, in der dafür vorgesehen Zeilen, immer die Abschreibungswerte in % (siehe Reiter Anlagekategorien_Nutzungsdauer) aufführen.

Unterstützung durch FA

- FCO steht gerne unterstützend beim Ausfüllen des Folgekostenformulars zur Verfügung.
- das vollständig ausgefüllte Folgekostenformular dient als Grundlage und muss immer als Beilage zum entsprechenden GRA eingereicht werden.
- Es empfiehlt sich, das ausgefüllte Formular jeweils vor dem Einreichen via GRA mit FCO zu besprechen.