

Vortrag

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

Kantonsstrasse Nr. 23 Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Sursee
Gemeinde: Dürrenroth, Huttwil und Wyssachen
24010251 / Radstreifen Hulligen – Huttwilwald

Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 Zusammenfassung

Mit dem Verpflichtungskredit von gesamthaft Fr. 1'803'000.-- für neue und gebundene Ausgaben (Gesamtkosten von Fr. 1'884'000.-- abzüglich voraussichtliche Beiträge Dritter von Fr. 1'000.-- sowie bewilligte Projektierungskosten von Fr. 80'000.--) soll zwischen dem Weiler Hulligen (Gemeinde Dürrenroth) und dem Huttwilwald (Gemeinde Huttwil) für die leichten Zweiräder ein beidseitiger Radstreifen erstellt werden. Die Kantonsstrasse zwischen Hulligen und Huttwil dient den Kindern aus der Gemeinde Dürrenroth als Schulweg, da sich die Sekundarschule in Huttwil befindet. Zudem ist die Kantonsstrasse Nr. 23 Bestandteil des schweizerischen Veloroutennetzes mit regem Freizeit- und Touristenverkehr. Die genannte Teilstrecke von rund 1,45 km Länge ist im kantonalen Velo-richtplan mit dem Massnahmebedarf "ausserorts Typ II" enthalten. Ab Huttwilwald ist in Richtung Huttwil bereits ein beidseitiger Velostreifen vorhanden. Mit dem geplanten Radstreifen soll die Sicherheit des leichten Zweiradverkehrs wesentlich verbessert werden.

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. 38, 39, 49, 94 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, BGS 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 5. August 2010
- Strassenbauprogramm 2009 – 2012, Tätigkeitsliste Seite 4, Nr. 24010251
- Strassenbauprogramm 2011 – 2013, Tätigkeitsliste Seite 4, Nr. 24010251

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Bedürfnis

Die Kantonsstrasse Nr. 23 verbindet das untere Emmental (Burgdorf) mit dem oberen Langetental (Huttwil) und mit dem Kanton Luzern. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt ca. 5'500 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 11%.

Die Kinder aus der Gemeinde Dürrenroth benützen die Kantonsstrasse zwischen Huttwil und Hulligen als Schulweg, weil sich die Sekundarschule in Huttwil befindet. Die Kantonsstrasse Nr. 23 ist zudem Bestandteil des schweizerischen Veloroutennetzes (Route 94) mit einem regen Freizeit- und Touristenverkehr. Der kantonale Richtplan Veloverkehr (KRP Velo) vom 22. Dezember 2004 verlangt zwischen Hulligen und dem Huttwilwald eine Massnahme ausserorts nach Typ II, das heisst eine Erweiterung der Verkehrsfläche¹. Ab Huttwilwald ist in Richtung Huttwil bereits ein Velostreifen in beiden Fahrtrichtungen vorhanden.

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt im Projektabschnitt durchgehend 80 km/h und der Strassencharakter weist zahlreiche horizontale und vertikale Kurven auf. Diese Umstände stellen für den leichten Zweiradverkehr erhöhte Gefahren dar. Die Standardanalyse nach Art. 39 SG und Art. 17 ff. SV hat die folgenden Schwachstellen aufgedeckt:

- Es besteht ein Umsetzungsbedarf von Strategieelementen gemäss KRP Velo;
- Handlungsbedarf beim Veloverkehr;
- ungenügendes Sicherheitsempfinden für den leichten Zweiradverkehr;
- Strassenwasser wird mehrheitlich gesammelt und in Vorfluter eingeleitet.

3.2 Projektbeschreibung

Der heutige Strassenverlauf bleibt in Lage und Charakteristika bestehen. Es sind beidseitige Radstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m geplant. Punktuell können die Velostreifen infolge örtlicher Gegebenheiten auch 1,30 m breit ausfallen. Die nötige Strassenenerweiterung für die beiden Radstreifen erfolgt nach Möglichkeit einseitig. Die Fahrspurenbreite für den motorisierten Verkehr beträgt mindestens 3 m. So wird die neue Verkehrsfläche in der Regel 9 m breit. Die bestehende Strassenentwässerung, inklusive Einlaufschächte, muss durch die Fahrbahnverbreiterung teilweise angepasst werden. Ziel ist, möglichst viel des anfallenden Strassenwassers zur Versickerung über die Schulter ins Kulturland abzuleiten. Punktuell sind Instandstellungsmassnahmen an der bestehenden Entwässerungsleitung nötig. Die provisorische Bushaltestelle beim ehemaligen Landgasthof Schweinbrunnen wird definitiv und mit einer Haltebucht ausgebaut.

Der Projektperimeter hat eine Gesamtlänge von rund 1'450 m.

Die wesentlichen Projektelemente sind:

- Einseitige Verbreiterung der heutigen Kantonsstrasse von ca. 7 m auf grösstenteils 9 m Breite,
- Umgestaltung des Anschlusses Dürrenroth zu einem Laufentaler-Linksabbieger² mit Mittelinseln,
- Mehrzweckstreifen als Anschluss der Liegenschaften Hulligen 7, 8 und 8a,
- neue Bushaltestelle beim ehemaligen Landgasthof Schweinbrunnen,
- neuer Deckbelag auf bestehender Belagsfläche zur Substanzerhaltung,
- Anpassung der Strassenentwässerung.

¹ Gemäss dem KRP Velo gibt es zwei Massnahmentypen für inner- und ausserorts:
- bei Typ I ist die Massnahme grundsätzlich innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisierbar
- bei Typ II ist für die Massnahme in der Regel eine Erweiterung der Verkehrsfläche erforderlich

² Ein Laufentaler ist ein unechter Linksabbieger. Er wird als Einspurstrecke ohne Spurtrennlinie markiert

Die wesentlichen Projektziele sind:

- Höhere Sicherheit für den leichten Zweiradverkehr,
- Einhalten der Lichtraumprofile für Versorgungsrouten Typ III,
- Bau einer definitiven Bushaltestelle beim ehemaligen Landgasthof Schweinbrunnen .

Mit den vorgesehenen Massnahmen können die Referenzstandards gemäss Art. 39 SG und Art. 17 ff. SV erreicht werden.

3.3 Landbedarf

Es werden rund 11,5 Aren Landwirtschaftsland beansprucht.

3.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Die beiden Radstreifen und die damit verbundene Verkehrsflächenverbreiterung wirken sich positiv auf den Busverkehr aus, weil genügend Platz geschaffen wird, um auch bei Gegenverkehr leichte Zweiräder zu überholen. Zudem wird beim ehemaligen Landgasthof Schweinbrunnen eine Bushaltestelle erstellt mit einem Warteraum für die Passagiere.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt verändern sich gegenüber dem heutigen Zustand nicht. Die durch den Verkehr verursachten Emissionen bleiben in etwa gleich. Das anfallende Strassenwasser soll nach Möglichkeit über die Schulter entwässert und somit direkt dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt werden.

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 sollen im Sommer 2011 beginnen und im Jahr 2012 abgeschlossen werden.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis 1.9.2010; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung

a) Gesamtkosten

Projektierung bis und mit Strassenplan	Fr.	48'000.00
Detailprojekt und Bauleitung	Fr.	168'000.00
Risikokosten für Projektierung und Projektanpassung	Fr.	7'000.00
Landerwerb	Fr.	70'000.00
Risikokosten Landerwerb	Fr.	3'000.00
Bau	Fr.	1'423'000.00
Risikokosten Konjunktur und Strassenbau	Fr.	165'000.00
Total	Fr.	1'884'000.00

b) Voraussichtliche Beiträge Dritter

Gemeindebeitrag bis 31.12.2008	– Fr.	1'000.00
Total	Fr.	1'883'000.00

c) Zusammenstellung

Gesamtkosten	Fr.	1'884'00.00
abzüglich voraussichtliche Beiträge Dritter	– Fr.	1'000.00
Kosten zulasten Kanton	Fr.	1'883'000.00
davon		
– gebundene Ausgaben für Substanzerhaltung (durch den Regierungsrat zu bewilligen)	Fr.	210'000.00
– neue Ausgaben	Fr.	1'673'000.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 und 147 FLV		1'673'000.00
bereits bewilligte Projektierungskosten	– Fr.	80'000.00
Zu bewilligende Ausgaben		
a) gebundene Ausgaben	Fr.	210'000.00
b) neue Ausgaben	Fr.	1'593'000.00
Total	Fr.	1'803'000.00

Es handelt sich um einmalige Ausgaben gemäss Art. 46 und Art. 48 Abs. 2 Bst. a FLG. Soweit sie für substanzerhaltende Massnahmen (Erneuerung des Deckbelags) verwendet werden, sind sie gebunden im Sinne von Art. 48 Abs. 1 Bst. d FLG. Im Übrigen sind die Ausgaben neu gemäss Art. 48 Abs. 2 Bst. a FLG.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt (Art. 54 Abs. 3 FLG und Art. 151 FLV).

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 – 2013 enthalten.

e) Folgekosten

Keine

f) Kostendifferenz gegenüber dem Strassenbauprogramm 2009 – 2012

Im Strassenbauprogramm 2009 – 2012 sind für den Bau des Radstreifens Hulligen – Huttwilwald Kosten von Fr. 970'000.-- veranschlagt. Das Projekt wurde im Frühjahr 2007 gestartet und gestützt auf eine Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit von $\pm / - 30\%$ ins Strassenbauprogramm 2009 – 2012 aufgenommen.

Die Kostendifferenz gegenüber der Grobkostenschätzung erklärt sich insbesondere dadurch, dass die folgenden Ausgabenpositionen nicht eingerechnet waren:

- Deckbelagsersatz
- Bushaltebucht Schweinbrunnen
- Mehrzweckstreifen in Hulligen
- Anpassung der Strassenentwässerung
- Landerwerb.

Die Teuerung seit Mitte 2007 bis 2010 beträgt zudem rund 6 %.

4.2 Personelle Auswirkungen

Keine

5 Stellungnahmen

Vom 17. August bis zum 18. September 2009 wurde die Mitwirkung durchgeführt. Der Strassenplan lag vom 1. April bis zum 3. Mai 2010 öffentlich auf. Es gingen keine Einsprachen ein.

6 Antrag

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

7 Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Bern, 2. Dezember 2010

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

TBA, Kreisoberingenieur: Walter Brodbeck
Projektleiter: Simon Wermuth

Tel. 034 420 82 99
Tel. 034 420 82 93

Zusätzliche Beilagen in den Akten der Finanzkommission des Grossen Rates

- Übersichtsplan
- Zusammenfassung Kostenvoranschlag November 2010, der Markwalder & Partner AG
- Verfügung Strassenplangenehmigung vom 5. August 2010
- Projektdossier (Ingenieurbüro Markwalder & Partner, Burgdorf) vom Juli 2007, revidiert im März 2010, genehmigt am 5. August 2010
- Mitberichte und Stellungnahmen sind im Anhang des Technischen Berichts enthalten (siehe Projektdossier, Dokument 6)