

Vortrag

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

Roggwil
Kantonsstrasse H1, Bern – Zürich
24004007 Radverbindung Kaltenherberge – Roggwil
Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 Zusammenfassung

Mit dem beantragten mehrjährigen Verpflichtungskredit von **gesamthaft Fr. 3'017'000.--** für neue und gebundene Ausgaben (Gesamtkosten von Fr. 3'132'000.--, abzüglich Beiträge Dritter von Fr. 35'000.-- sowie bereits bewilligte Projektierungskosten von Fr. 80'000.--) soll die Kantonsstrasse auf der Strecke zwischen der Kaltenherberge und der Abzweigung Roggwil um beidseitige Radstreifen verbreitert werden. Zudem wird der unfallträchtige Knoten vor dem Viadukt Roggwil-Wynau in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut und die Strassenentwässerung und die Strassenbeleuchtung werden modernisiert.

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, 75, 76, 94 und 95 in Verbindung mit dem Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (SBG), 31a–d und 36
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1), Art. 10 und 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 26. Juni 2009
- Strassenplanänderung, genehmigt mit Beschluss vom 12. Januar 2011
- Strassenbauprogramm 2011 – 2013, Tätigkeitsliste Seite 9, Nr. 24004007

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Bedürfnis

Das Strassenbauvorhaben ist aus den folgenden Gründen und unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte notwendig:

- Der Strassenabschnitt zwischen der Kaltenherberge und der Abzweigung Roggwil muss dem Veloverkehr sowohl als Erschliessungstrasse als auch als Verbindungsstrasse dienen können. Mit einer durchschnittlichen Breite von 7,25 bis 7,65 m und einer fahrbaren Geschwindigkeit von 80 km/h birgt die Strasse grosse Risiken für den Veloverkehr. Das Jahresmittel des DTV beträgt 9'200 Fahrzeuge und der Schwerverkehrsanteil liegt bei rund 13 Prozent.
- Die Kreuzung der H1, Bern–Zürich, mit der Kantonsstrasse Nr. 256 wurde in den frühen 70er Jahren als konventioneller T-Knoten ausgestaltet. Infolge des wesentlich gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der H1 ist ein gefahrloses Ein- und Ausfahren kaum mehr möglich. Der Knoten weist deshalb ein erhöhtes Unfallgeschehen auf. Im Projektperimeter ereigneten sich im Zeitraum zwischen Januar 2002 und Juni 2007 39 Unfälle mit 25 Verletzten. Dabei wurden auf der freien Strecke 23 Unfälle mit 12 Verletzten und beim Knoten der Strassen H1/256 16 Unfälle mit 13 Verletzten registriert.
- Im projektierten Abschnitt ist die Kantonsstrasse H1, Bern–Zürich, eine Versorgungsroute Typ I im Sinne von Artikel 10 SV. Sie muss demnach mindestens eine Durchfahrtsbreite von 6,50 m und eine Lichte Höhe von 5,20 m haben.
- Das Strassenabwasser wird heute zum Teil in den Bewässerungsgraben der im Bundesinventar geschützten Wässermatten abgeleitet und verursacht erhebliche Verunreinigungen. Das ist nicht mehr zulässig.
- Die bestehende Strassenbeleuchtung ist überdimensioniert und verbraucht unnötig viel Energie. Sie wird auf ein notwendiges Mass zurückgebaut und mit Stromsparlampen bestückt.

3.2 Projektbeschreibung

Der Projektperimeter auf der Kantonsstrasse H1 Bern–Zürich liegt zwischen der Kaltenherberge und dem Viadukt Roggwil-Wynau.

Die wesentlichen Projektziele:

- Verbessern der Sicherheit für Velofahrende und Fussgänger
- Erhöhen der Verkehrssicherheit des Knotens Abzweigung nach Roggwil
- Erhöhen der Verkehrssicherheit des Anschlusses für das Wohngebiet Weibelacker
- Entlasten des Vorfluters (Bewässerungsgraben Wässermatten) vom Strassenwasser
- Reduktion des Energieverbrauchs der Strassenbeleuchtung
- Rechtliche Sicherstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzes.

Die wesentlichen Projektelemente:

- Baulänge ca. 1'720 m
- Fahrbahnbreite 6.60 m
- Radstreifenbreite je 1.50 m
- Bankette 0.75 m
- Linksabbieger Weibelacker, Länge 50 m, Breite 3.00 m
- Neuer Kreisell, Aussendurchmesser 32 m, Fahrbahnbreite 6.00 m, Innenring 2.00 m
- Versickerungsmulde Länge ca. 17 m, Breite 7.00 m
- Rückbau der ca. 60 bestehenden Beleuchtungspunkte
- Neubau von ca. 35 energiesparenden Beleuchtungspunkten
- Planrechtliche Sicherstellung neuer Lärmschutzwände.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des beidseitigen Radstreifens soll der Knoten Landstrasse/Bahnhofstrasse in Roggwil zum Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Der bereits realisierte Kreisel im Bereich Weibelacker (Fröschlikreisel) bleibt bestehen. Die bestehende überdimensionierte Beleuchtung soll aus Energiespargründen zurückgebaut und nur an notwendigen Stellen belassen bzw. angepasst werden. Des Weiteren soll im Bereich Weibelacker die bestehende Strassenentwässerung in den Bewässerungskanal der Wässermatten aufgehoben werden, um künftig Verunreinigungen zu verhindern. Gleichorts wird eine neue Linksabbiegemöglichkeit geschaffen. Die Lärmschutzwände wurden mit dem genehmigten Strassenplan rechtlich sichergestellt, werden jedoch in einem separaten Projekt ausgeführt. Schliesslich werden die Gemeindebetriebe Roggwil im Rahmen des Strassenbauprojekts ihre Werkleitungen neu verlegen bzw. anpassen. Die kantonalen Standards gemäss Art. 39 SG und Art. 17 ff. SV werden eingehalten.

3.3 Landbedarf

Es werden rund 2166 m² Landwirtschaftsland beansprucht.

3.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Keine

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Es müssen rund 1093 m² Wald gerodet und wieder aufgeforstet werden. Der Bewässerungskanal Wässermatten wird von verunreinigtem Strassenabwasser befreit.

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

Wegen eines Beschwerdeverfahrens zum Strassenplan musste mit der Vorbereitung der Projektausführung ein Jahr zugewartet werden. Die Bauarbeiten sollen nun 2011 gestartet und 2014 abgeschlossen werden.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis 1.1. 2011; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes für die Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik für die Indexteuerung

a) Gesamtkosten

Projektierung bis und mit Strassenplan	Fr.	125'000.00
Detailprojekt und Bauleitung	Fr.	60'000.00
Landerwerb	Fr.	85'000.00
Bau	Fr.	2'230'000.00
Risikokosten	Fr.	400'000.00
Mehrwertsteuer	Fr.	232'000.00
Total	Fr.	3'132'000.00

b) Zusammenstellung

Gesamtkosten	Fr.	3'132'000.00
abzüglich Beitrag Gemeinde Roggwil (34.3% an die Aufwendungen bis 31.12.2008)	– Fr.	35'000.00
Kosten zulasten Kanton	Fr.	3'097'000.00
davon		
– gebundene Ausgaben für die Substanzerhaltung <u>durch den Regierungsrat zu bewilligen</u>	Fr.	260'000.00
– neue Ausgaben	Fr.	2'837'000.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 und 147 FLV (neue Ausgaben inkl. Projektierungskosten)	Fr.	2'837'000.00
abzüglich Projektierungskosten (Ausgabenbewilligung vom 27. September 2005)	– Fr.	80'000.00
zu bewilligende Kredite		
a) gebundene Ausgaben	Fr.	260'000.00
b) neue Ausgaben	Fr.	2'757'000.00
Total	Fr.	3'017'000.00

Die Ausgaben sind einmalig gemäss Art. 46 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 dem vorliegenden Beschluss bewilligt (Art. 54 Abs. 3 FLG und Art. 151 FLV).

c) 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.

d) Folgekosten / Einsparungen

Mit der mengenmässigen Reduktion der Strassenbeleuchtung auf die Hälfte werden die Stromkosten reduziert.

4.2 Personelle Auswirkungen

Keine

5 Stellungnahmen

Vom 16. Dezember 2004 bis 28. Januar 2005 wurde der Plan zur Mitwirkung aufgelegt. Nach Abschluss und Auswertung des Mitwirkungsverfahrens lag der Strassenplan vom 1. September 2008 bis zum 30. September 2008 öffentlich auf.

Es gingen insgesamt sieben Einsprachen ein, drei mit Rechtsverwahrungen. Fünf wurden in der Folge abgewiesen und auf zwei Einsprachen konnte nicht eingetreten werden. In einem Fall kam es zu einem Beschwerdeverfahren, das schliesslich mit einer aussergerichtlichen Einigung erledigt werden konnte. Alle Rechtsverwahrungen wurden vorge-merkt.

6 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzu-stimmen.

7 Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Bern, 4. Februar 2011

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

TBA, Kreisoberingenieur: W. Brodbeck
Projektleiter: Jakob Beck

Tel. 034 420 82 99
Tel. 034 420 82 95

Zusätzliche Beilagen in den Akten der Finanzkommission des Grossen Rates

- Projektdossier (Ingenieurbüro Markwalder + Partner AG vom August 2008, genehmigt am 26. Juni 2009 inkl. Mitberichte und Stellungnahmen (im Anhang des Technischen Berichtes, Projektdossier M+P vom August 2008, enthalten)
- Verfügung Strassenplangenehmigung vom 26. Juni 2009
- Projektdossier Strassenplanänderung (Ingenieurbüro Markwalder + Partner AG vom 12. November 2010, genehmigt am 12. Januar 2011
- Verfügung Strassenplanänderung mit vom 12. Januar 2011
- Beschwerdeentscheid Regierungsrat des Kantons Bern (folgt später)
- Zusammenfassung Kostenvoranschlag mit Risikokosten
- Projektabrechnung bis 31.12.2010