

Vortrag

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

Kantonsstrasse Nr. H1 Murten – Bern – Zürich

Gemeinde: Thunstetten

10331 / Verkehrstechnische Optimierung Ortsdurchfahrt Bützberg Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 Zusammenfassung

Mit dem beantragten mehrjährigen Verpflichtungskredit von Fr. **3'332'000.--** (Gesamtkosten von Fr. 3'783'000.-- abzüglich voraussichtliche Beiträge Dritter von Fr. 169'000.-- sowie bereits bewilligter Kredite für die Projektierung und eine vorgezogene Teilrealisierung von Fr. 282'000.--) soll die Ortsdurchfahrt Bützberg der Kantonsstrasse Nr. H1 verkehrstechnisch optimiert werden. Die starke Belastung der Strasse und verschiedene Mängel bei der Verkehrssicherheit erfordern Massnahmen, die eine weitgehende Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden möglich machen. Diese beinhalten unter anderem:

- Mehrzweckstreifen im Zentrum von Bützberg
- Kernfahrbahn ausserhalb des Zentrums und der Querungsstellen
- Diverse Querungshilfen (Schutzinseln) bei Fussgängerstreifen
- Sanierung Knoten Schlossbergstrasse/H1 mittels Kreiselregime
- Einrichten von Linksabbiegespuren bei zwei geplanten Einkaufsläden.

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 und 95 in Verbindung mit dem Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (SBG), Art. 31a–d
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1), Art. 17 ff.
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.

2.2 Pläne und Strassenbauprogramm

- Strassenplan, genehmigt mit Beschluss vom 24. Dez. 2009
- Strassenbauprogramm 2009 – 2012, Tätigkeitsliste Seite 9, Nr. 24009520 (Das Projekt wurde inzwischen aufgeteilt in "24009520 Lärmsanierung Ortsdurchfahrt Bützberg" und "24010331 Verkehrstechnische Optimierung Ortsdurchfahrt Bützberg".)

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

Die Kantonsstrasse Nr. H1 Kirchberg – Langenthal ist eine Hauptverkehrsstrasse. Sie ist eine Panzerroute und Versorgungsrouten Typ II. Die einmündenden Strassen sind grösstenteils Quartiersammelstrassen, mit Ausnahme der Aarwangenstrasse, der Schlossstrasse und der Solothurnstrasse, welche die Funktion von Ortsverbindungsstrassen haben. Vor allem die Schlossstrasse hat Gemeinde intern eine wichtige Funktion, weil sie die Gebiete Bützberg und Thunstetten verbindet.

Messungen aus dem Januar 2008 haben für die Zürich- und die Bernstrasse Belastungswerte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von bis zu 15'750 Fahrzeugen pro Tag ergeben. In den letzten 5 Jahren ereigneten sich in diesem Bereich 44 Unfälle. Wegen des prognostizierten Mehrverkehrs ist bezüglich der Unfallhäufigkeit von einer negativen Entwicklung auszugehen.

Die Ortsdurchfahrt Bützberg wirkt durch die grosse Fahrbahnfläche mit Busbuchten, Markierungen und den Knotenbereichen der einmündenden Seitenstrassen stark verkehrorientiert. Die Zentrumsfunktion ist schlecht erkennbar, doch es konzentrieren sich dort verschiedene Nutzungen mit Publikumsverkehr. Entsprechend überlagern sich die vielfältigen Nutzungsansprüche aus den Funktionen der Ortsdurchfahrt als Schulweg, Einkaufs- und Aufenthaltsraum sowie Busstrecke mit Haltestellen mit dem Strassenverkehr auf der Bernstrasse und den einmündenden Strassen.

Sowohl der West- als auch der Ostteil der Ortsdurchfahrt haben einen Strassendorfcharakter. Entlang der Strasse hat es einzelne Gebäude mit verschiedenen Nutzungen (Wohnnutzung, Kleingewerbe, Landwirtschaft usw.).

Der Strassenraum wird heute vor allem vom motorisierten Verkehr dominiert und der Fuss- und Veloverkehr wird an den Rand gedrängt. Die gesamte Ortsdurchfahrt ist mit 50 km/h signalisiert. Tendenziell werden im Bereich der linearen Strassenräume jedoch höhere Geschwindigkeiten gefahren, die der Situation nicht angepasst sind.

Die für den Langsamverkehr ausgeschiedenen Flächen sind teilweise ungenügend oder werden dem Ort und der Nutzung nicht gerecht. Die bestehenden Fussgängerstreifen haben keine Schutzinseln. Im Zentrum muss die Hauptquerungsstelle für die Schulkinder durch einen Lotsendienst sichergestellt werden.

Die starke Belastung der Strasse, die Mängel punkto Verkehrssicherheit und die zu hohen Fahrgeschwindigkeiten machen die nun vorgesehenen Massnahmen erforderlich.

3.2 Projektbeschreibung

Das Projekt unterteilt sich in sechs einzelne Sektoren mit einer Baulänge von insgesamt rund 970 m. Im Bereich der geplanten Anpassungen muss teilweise die Tragschicht ersetzt werden. Auf dem gesamten Projektperimeter soll als Substanz erhaltende Massnahme die Deckschicht ersetzt werden.

Die Strasse ist eine Panzerroute und im Rahmen des neuen Strassengesetzes und der dazugehörigen Strassenverordnung als Versorgungsrouten Typ II vorgesehen. Entsprechend muss die Strasse eine Fahrbahnbreite von 5 m und eine lichte Höhe von 4,80 m ausweisen, was beim vorliegenden Projekt zu berücksichtigen ist. Die Dimensionierung basiert auf einem DTV von rund 16'000 Fz/Tag mit einem hohem Anteil Schwerverkehr.

Mit der Korrektur und Umgestaltung der Bern- und Zürichstrasse soll eine weitgehende Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen ermöglicht und die bisherige Dominanz des motorisierten Verkehrs abgelöst werden. Angesichts des Geschwindigkeitsniveaus, der Verkehrsmenge und des hohen Schwerverkehrsanteils sind wirksame gestalterische und verkehrstechnische Massnahmen notwendig.

In der Ortseinfahrt West werden auf beiden Seiten Bäume gepflanzt, um eine Torwirkung zu erreichen. Zusammen mit dem horizontalen Versatz der Strasse wird die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge so reduziert. Der Mittelbereich bleibt überfahrbar und dient dem abbiegenden Verkehr als Warteraum. Auf der Spur ortseinwärts wird neu ein Velostreifen geschaffen. Zusammen mit dem erweiterten Mittelbereich macht dies eine Verbreiterung der Strasse notwendig.

Im Zentrum soll ein durchgehender Mehrzweckstreifen von 1.50 m in der Mitte die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden (querender Fussverkehr / Linksabbiegen) erfüllen. Dafür ist eine Verbreiterung der Strasse nötig.

Am Knoten Bern-Zürichstrasse / Schlossstrasse ist ein Kleinkreisel geplant, weil die Sichtverhältnisse beim bestehenden Knoten mangelhaft sind und das Einmünden aus der Schlossstrasse, vor allem in den Spitzenstunden, problematisch ist.

In der Ortseinfahrt Ost sind verschiedene Bautätigkeiten für publikumsintensive Nutzungen vorgesehen (Landi, Lidl, etc.). Damit die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden können, sind Massnahmen wie Mehrzweckstreifen bzw. Linksabbiegespuren notwendig. Der Veloverkehr auf der Achse Bernstrasse – Zürichstrasse soll aufgewertet und verbessert werden. Durch die teilweise neue Lage der Fussgängerstreifen und den Querschnittsanpassungen sind bei der Entwässerung und der Beleuchtung Anpassungen notwendig.

Im Weiteren sollen die Fussgängerstreifen mit Schutzinseln gesichert werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

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

3.3 Landbedarf

Für die gesamte Strassenanlage muss mit einem Landbedarf von ca. 1'771m² gerechnet werden. Davon sind 922m² Bauland und 391m² Gemeindestrassen. Insgesamt 458m² des benötigten Landbedarfes sind im Eigentum der Einwohnergemeinde Thunstetten.

3.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Bestehende Fahrbahnhaltestellen und Haltestellen mit Busbucht sollen erhalten bleiben. Die anzupassenden Busbuchten sind für Gelenkbusse auszulegen und müssen den Ansprüchen des behindertengerechten Bauens gerecht werden.

Das Überholen des Busses wird bei Fahrbahnhaltestellen mittels Schutzinseln d.h. mit Querungshilfen für Fussgängerinnen und Fussgänger verunmöglicht.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Am Erscheinungsbild des Strassenraumes werden keine grundlegenden Veränderungen vorgenommen. Der Strassenraum wird heute insbesondere durch die bestehenden Gebäude (Lage zur Strasse / Baustil) geprägt. Zusätzlich gibt es vereinzelte markante Bäume, die ebenfalls bestehen bleiben. Die projektierten Massnahmen sollen den Verkehrsablauf beruhigen und verstetigen. Erfahrungsgemäss können damit die Luft- und Lärmimmissionen reduziert werden. Zwei zu fällende Bäume werden ersetzt und zusätzlich werden neue Bäume gepflanzt.

Parallel zum Projekt "Verkehrstechnische Optimierung" der Ortsdurchfahrt läuft das Projekt Lärmsanierung (Nr. 24009520). Die Massnahmen an den Liegenschaften (Schallschutzfenster) sind bereits realisiert und die Lärmschutzwände sind in den Plänen des Strassenplanes eingetragen. Die Kosten für die Realisierung der Lärmschutzwände sind nicht in den vorliegenden Kredit integriert, sondern werden über den entsprechenden Rahmenkredit finanziert.

3.6 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Zusammen mit einer Begleitgruppe wurde für das Zentrum ein neues Parkierungskonzept erarbeitet. In Kombination mit dem neuen Mehrzweckstreifen als Abbiegehilfe werden die Bedingungen für das Gewerbe und den Detailhandel im Dorfzentrum verbessert. Die Wohnqualität entlang der Strasse steigt durch die Reduktion der Luft- und Lärmemissionen, was die Vermietbarkeit und die Mietkosten positiv beeinflusst. Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten können die fälligen und anstehenden Werkleitungssanierungen vorgenommen werden. Grundsätzlich hat das Vorhaben positive Auswirkungen auf die Bauwirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze. Die Auswirkungen können jedoch nicht quantifiziert werden.

3.7 Termine

Die Bauarbeiten für den Sektor F (östlicher Projektperimeter) mussten im Zusammenhang mit dem Neubau der Landi bereits im Herbst 2010 realisiert werden. Die übrigen Bauarbeiten sollen im Sommer 2011 beginnen und in Etappen bis ins Jahr 2015 abgeschlossen werden.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis 1.10.2010; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung)

a) Gesamtkosten

Projekt und Bauleitung	Fr.	311'000.00
Landerwerb	Fr.	162'000.00
Bau	Fr.	2'793'000.00
Erneuerungsunterhalt	Fr.	517'000.00
Total	Fr.	3'783'000.00

b) Voraussichtliche Beiträge Dritter

Beitrag an Linksabbieger für Landi Bützberg	– Fr.	85'000.00
Beitrag an Linksabbieger für Glas Trösch AG	– Fr.	84'000.00
Total	Fr.	169'000.00

c) Zusammenstellung

Gesamtkosten	Fr.	3'783'000.00
./. voraussichtliche Beiträge Dritter	– Fr.	169'000.00
Kosten zulasten Kanton	Fr.	3'614'000.00
davon		
– gebundene Ausgaben für die Substanzerhaltung <u>durch den Regierungsrat zu bewilligen</u>	Fr.	517'000.00
– neue Ausgaben	Fr.	3'097'000.00

Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 und 147 FLV	Fr.	3'097'000.00
./. bereits bewilligte Ausgaben für die Projektierung und eine vorgezogene Teilausführung (Landi)	– Fr.	282'000.00
Zu bewilligende Ausgaben		
a) gebundene Ausgaben	Fr.	517'000.00
b) neue Ausgaben	Fr.	2'815'000.00
Total	Fr.	3'332'000.00

Es handelt sich um einmalige Ausgaben gemäss Art. 46 FLG. Soweit sie für substanzerhaltende Massnahmen (Erneuerung des Deckbelags, Ersatz Wasserführung und Rostabdeckungen) 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).

d) Kreditart/Finanzplan

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

e) Folgekosten

Die Betriebs- und Unterhaltskosten verändern sich mit den geplanten Massnahmen gegenüber heute nicht.

f) Kostendifferenz gegenüber dem Strassenbauprogramm 2009 – 2012

Im Strassenbauprogramm 2011 – 2013 sind für das Projekt Lärmschutz Ortsdurchfahrt Bützberg (Nr. 24009520) insgesamt Bruttokosten von Fr. 5,332 Mio. ausgewiesen. Es handelt sich dabei um das Gesamtprojekt Lärmsanierung und Verkehrsmassnahmen. Inzwischen wurde das Projekt aufgeteilt in den Teil Lärmsanierung (24009520; Bruttokosten Fr. 1,763 Mio.) und den Teil Verkehrstechnische Optimierung (24010331, Bruttokosten Fr. 3,783 Mio.). Die prognostizierten Bruttokosten liegen demnach rund 4% über der Grobschätzung des aktuellen Strassenbauprogramms.

4.2 Personelle Auswirkungen

keine

5 Stellungnahmen

Vom 8. Juni bis 7. Juli 2006 wurde der Plan zur Mitwirkung aufgelegt. Nach Abschluss und Auswertung des Mitwirkungsverfahrens lag der Strassenplan vom 19. Juni bis 31. Juli 2008 öffentlich auf. Wegen Einsprachen mussten Projektänderungen vorgenommen werden, die vom 9. April bis zum 11. Mai 2009 erneut öffentlich auflagen.

6 Antrag

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

7 Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Bern, 7. Dezember 2010

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

TBA, Kreisoberingenieur: Walter Brodbeck Tel. 034 420 82 99
Projektleiter: HP. Hubert Tel. 034 420 82 98

Zusätzliche Beilagen in den Akten der Finanzkommission des Grossen Rates

- Übersichtsplan
- Zusammenfassung Kostenvoranschlag November 2010, Kontextplan AG inkl. Anhang Risikokosten und Substanzerhaltungsmassnahmen
- Verfügung Strassenplangenehmigung vom 24. Dez. 2010
- Projektdossier (Ingenieurbüro smt AG, Bern) vom Juni 2008, revidiert im März 2009, genehmigt am 24. Dezember 2009
- Mitberichte und Stellungnahmen sind im Genehmigungsdossier, Dokument Nr. 11 zusammengestellt