

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 17. Februar 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 560510
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 1114 Leissigen–Aeschi–Mülenen Gemeinde Aeschi b. Spiez 10326 / Erneuerung Aeschi–Mülenen; Verpflichtungskredit

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	2
2.1	Gesetzliche Grundlagen	2
2.2	Programme und Pläne	2
3	Beschreibung des Geschäfts.....	3
3.1	Ausgangslage und Bedürfnis	3
3.2	Projektbeschreibung	3
3.3	Landbedarf	4
3.4	Termine	4
4	Finanzielle und personelle Auswirkungen.....	4
4.1	Kosten und Finanzierung	4
4.2	Personelle Auswirkungen	5
5	Auswirkungen auf die Gemeinden	6
6	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	6
6.1	Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	6
6.2	Auswirkungen auf die Umwelt.....	6
6.3	Auswirkungen auf die Gesellschaft.....	6
7	Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Auflageverfahrens	6
8	Antrag.....	6



1 Zusammenfassung

Der rund 1'100 Meter lange Abschnitt "Waldrain" bis "Hundbühl" der Kantonsstrasse Aeschi-Mülenen verläuft in der abschüssigen, rechten Flanke des Kandertals. Der Strassenkörper ist in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Die geringe Strassenbreite, fehlende Bankette und das geneigte Terrain führten zu Setzungen des talseitigen Fahrbahnrandes, Rissen im Belag und lokalen Instabilitäten. An verschiedenen Stellen kann das Abrutschen der talseitigen Fahrspur bei starken Regenfällen nicht mehr ausgeschlossen werden. Zudem genügt die steile Strasse mit einer Fahrbahnbreite von weniger als fünf Metern und Engstellen von nur vier Metern Breite den heutigen Anforderungen nicht mehr. Das Kreuzen von Lastwagen und Personenwagen ist nicht überall und nur bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich. Die Verkehrssicherheitsdefizite sind erheblich. Obwohl der durchschnittliche tägliche Verkehr nur 2'500 Fahrzeugen beträgt, ereignen sich jährlich 4 bis 5 Unfälle, typischerweise Frontalkollisionen. Der Handlungsbedarf ist daher dringend.

Gleichzeitig mit der Strassensanierung soll der Abschnitt auf eine minimale Breite von 5.20 Metern ausgebaut werden, damit Personenwagen künftig mit Lastwagen und den Bussen des öffentlichen Verkehrs bei angepasster Geschwindigkeit überall kreuzen können. Für grosse Fahrzeuge werden sechs Ausweichstellen realisiert. Mit diesen Massnahmen können die Standards für Kantonsstrassen der Kategorie C erfüllt werden.

Die Gesamtkosten betragen CHF 4'496'000.--. Die für den baulichen Unterhalt anfallenden Kosten von CHF 1'860'500.-- hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) bereits bewilligt. Der Kreditantrag von **CHF 2'469'000.--** an den Grossen Rat betrifft die Neuinvestitionen von CHF 2'579'000.-- abzüglich bereits bewilligter Projektierungskosten von CHF 110'000.--.

Da das Geschäft – als ursprünglich reines Sanierungsprojekt – nicht im Strassennetzplan 2014–2029 aufgeführt wurde, können die Neuinvestitionen von CHF 2'579'000.-- für die Strassenverbreiterung nicht über den Investitionsrahmenkredit 2014–2017 finanziert werden. Die Ausgaben erfordern gemäss Art. 55 Abs. 1 SG einen Objektkredit in der Ausgabenkompetenz des Grossen Rates.

Der Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11), Art. 3, 38, 39, 49, 52–56
- 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 Programme und Pläne

- Strassenplan (voraussichtliche Genehmigung im März 2016)

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

Die Kantonsstrasse Nr. 1114 verbindet die Ortschaften Aeschi und Mülönen. Sie ist auch als kürzeste Verbindung zwischen dem linken Thunersee-Ufer und dem Kandertal von Bedeutung. Die Strasse ist der Kantonsstrassenkategorie C zugeordnet. Sie weist ein mittleres Gefälle von rund 6,5% auf und verläuft in der rechten Flanke des Kandertals durch abschüssiges Terrain. Die Fahrbahn ist zu schmal. Sie misst weniger als 5 Meter, stellenweise nur 4 Meter. Seitliche Bankette fehlen fast vollständig. Die Strasse weist im Projektperimeter einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 2'500 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 2% auf. Zwischen Mülönen und Aeschi verkehrt eine auf die Schulbedürfnisse ausgerichtete, öffentliche Buslinie mit wenigen Kurspaaren pro Tag.

Der bauliche Zustand der Strasse ist sehr schlecht, weshalb der Strassenabschnitt schon sein längerem als Sanierungsfall gilt. Die Fahrbahn weist Belagsverformungen, Risse im Bereich der Setzungen und insbesondere talseitig abgebrochene Ränder auf. Die Tragfähigkeit der Strasse ist ungenügend. Die Strassenränder stellen wegen grösstenteils fehlender Bankette einerseits eine Gefahr für den Strassenverkehr dar, andererseits kann nach einem ersten Rutschereignis im "Innere Chappelegrabe" ein vermehrtes Abrutschen der talseitigen Fahrspur bei starken Niederschlägen nicht mehr ausgeschlossen werden. Stellenweise mussten bereits provisorische Sicherungen angebracht werden. Messungen und Untersuchungen zeigen, dass der ganze Strassenkörper durchgehend strukturelle Schäden aufweist.

Wegen der ungenügenden Fahrbahnbreite ist das Kreuzen von Personenwagen und Lastwagen an einigen Stellen nicht und auf den übrigen Abschnitten nur bei stark reduzierter Geschwindigkeit gefahrlos möglich. An verschiedenen Stellen können grosse Fahrzeuge nicht kreuzen. Die Verkehrssicherheitsdefizite sind deshalb erheblich. Obwohl der durchschnittliche tägliche Verkehr nur 2'500 Fahrzeugen beträgt, ereignen sich jährlich 4 bis 5 Unfälle, typischerweise Frontalkollisionen. Bei rund einem Drittel der Unfälle entstehen auch Personenschäden.

Deshalb besteht ein grosser Handlungsbedarf nicht nur für die bauliche Erneuerung, sondern auch für die Behebung der Sicherheitsdefizite.

3.2 Projektbeschreibung

Die Fahrbahn wird durchgehend auf eine minimale Breite von 5.20 Metern ausgebaut. In den Kurven kommt die normgemässe Kurvenverbreiterung hinzu. An insgesamt sechs Stellen und jeweils auf Sichtdistanz wird die Fahrbahn lokal auf 6.00 Meter aufgeweitet, damit grosse Fahrzeuge sicher kreuzen können. Die neuen Bankette werden in minimaler Breite von bergseitig 30 cm und talseitig 50 cm ausgeführt.

Die Strassenverbreiterung erfolgt jeweils einseitig auf der Berg- oder Talseite. Wegen des steilen Geländes sind dazu teilweise Stützbauwerke aus Beton oder aus Steinblöcken notwendig. Vorgesehen sind drei Blockmauern mit einer Gesamtlänge von 140 Metern sowie fünf Betonmauern mit einer Gesamtlänge von 520 Metern. Die Mauerhöhen variieren stark und bewegen sich meistens zwischen 1 bis 2 Metern. Die maximale Höhe beträgt 4.75 Meter. Wegen der grösseren Strassenbreite müssen mehrere Zufahrten zu Privatgrundstücken und Vorplätze sowie die Einmündung einer Gemeindestrasse (Alte Gasse) angepasst werden.

Wegen der ungenügenden Tragfähigkeit und strukturellen Schäden muss der Strassenkörper auf der ganzen Länge ersetzt oder neu aufgebaut werden. Ab "Hundbüel" bis zum "Innere Horügggrabe" erfolgt ein konventioneller Ersatz mit einer Kiessandfundationsschicht. Anschliessend ist vorgesehen, den Oberbau im Kaltrecyclingverfahren zu sanieren. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt, wo dies möglich ist, über die Schulter. Ansonsten wird das Wasser gefasst und in die beiden Vorfluter eingeleitet. Der Bachdurchlass beim "Innere Chappellegrabe" muss wegen der grösseren Strassenbreite verlängert und derjenige beim "Innere Horügggrabe" wegen seines schlechten Zustands ersetzt werden.

3.3 Landbedarf

Der notwendige Landerwerb beträgt ca. 3'300 m². Dabei handelt es sich grösstenteils um Kulturland in geneigtem, teilweise sehr steilem Gelände sowie 165 m² Wald und 405 m² Feldgehölz. Das Land liegt weitgehend im Bauverbotsstreifen gemäss Art. 80 SG. Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.

3.4 Termine

Um weitere provisorische Sicherungs- und Sanierungsarbeiten zu vermeiden, soll mit dem Bau spätestens im Frühling 2017 begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist 2018, der Abschluss der Nebenarbeiten 2019 vorgesehen.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis 1. September 2015; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung.

4.1.1 Gesamtkosten

Projektierung und Bauleitung	CHF	334'800.00
Landerwerb	CHF	81'000.00
Ausbau	CHF	2'300'400.00
Baulicher Unterhalt	CHF	1'779'800.00
Total	CHF	4'496'000.00

4.1.2 Voraussichtliche Beiträge Dritter

Gemeinde (Anpassung Anschluss Alte Gasse)	CHF	56'500.00
Total	CHF	56'500.00

4.1.3 Zusammenstellung

Gesamtkosten	CHF	4'496'000.00
abzüglich Beiträge Dritter	–CHF	56'500.00
Kosten zulasten Kanton	CHF	4'439'500.00
davon		
• baulicher Unterhalt gemäss Art. 56 SG <u>durch die BVE bewilligt</u>	CHF	1'860'500.00
• Neuinvestitionen gemäss Art. 52 SG	CHF	2'579'000.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 FLV	CHF	2'579'000.00
abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten	–CHF	110'000.00
Zu bewilligende Ausgaben	CHF	2'469'000.00

Die ausgewiesenen Kosten entsprechen dem Kostenvoranschlag, mit einer Genauigkeit von +/- 10%. In den Gesamtkosten sind Risikokosten von CHF 527'000.-- enthalten.

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG. Soweit sie für den baulichen Unterhalt anfallen, werden sie über den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt finanziert und fallen in die Ausgabenkompetenz der BVE.

Die Ausgaben für die Neuinvestitionen können nicht über den Investitionsrahmenkredit Strasse 2014–2017 finanziert werden, weil das Vorhaben nicht im Strassennetzplan enthalten ist. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Strassennetzplans war der Neuinvestitionsbedarf noch zu wenig erkannt. Daher müssen die Neuinvestitionen von rund CHF 2,5 Mio. gemäss Art. 52 und 55 Abs. 1 SG als Ausgaben für ein Einzelvorhaben durch den Grossen Rat bewilligt werden.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt.

4.1.4 Kreditart/Finanzplan

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

4.1.5 Folgekosten

Es entstehen keine Folgekosten.

4.2 Personelle Auswirkungen

Keine.

5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Das Vorhaben hat keine direkten Auswirkungen auf die Gemeinden, verbessert aber die Erschliessungsqualität der Gemeinde Aeschi und deren Anbindung ans Kandertal.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

6.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Während der Bauzeit wird sich das Vorhaben positiv auf die Bauwirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze auswirken. Die Auswirkungen können jedoch nicht quantifiziert werden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Das Projekt hat kaum Auswirkungen auf die Umwelt, da die heutige Situation und das Erscheinungsbild der Strasse durch die Verbreiterung und die neuen Stützmauern nicht wesentlich verändert werden. Die zu rodenden Wald- und Feldgehölzflächen können innerhalb des Projektperimeters wieder aufgeforstet werden.

6.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Sicherheit auf dem heute heiklen Strassenabschnitt kann mit dem Ausbau wesentlich verbessert werden. Dies vermindert die Gefahr von Kollisionen und Selbstunfällen.

7 Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Auflageverfahrens

Die in das Verfahren einbezogenen Amts- und Fachstellen stimmten dem Vorhaben zu. Der Strassenplan lag vom 30. September 2015 bis zum 30. Oktober 2015 in der Gemeinde Aeschi b. Spiez auf. Es gingen keine Einsprachen oder Rechtsverwahrungen ein.

8 Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan 1:25'000
- Schnitte 1:100

Zusätzliche Beilagen für die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission

- Kostenvoranschlag vom September 2015
- Strassenplangenehmigung, voraussichtlich vom März 2016
- Projektdossier (Auflageprojekt) des Ingenieurbüros Mätzener&Wyss, Unterseen vom September 2015