

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 16. Dezember 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 548350
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 11 Zweisimmen–Wimmis, Gemeinde Erlenbach 10494 / Instandsetzung Instabilität Eselacher; Verpflichtungskredit

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	2
2.1	Gesetzliche Grundlagen	2
2.2	Programme und Pläne	2
3	Beschreibung des Geschäfts.....	2
3.1	Ausgangslage und Bedürfnis	2
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

Die Simmentalstrasse ist eine schweizerische Hauptstrasse und zwischen Wimmis und Erlenbach zudem eine Versorgungsroute. Der in den 30er Jahren gebaute, 800 Meter lange Abschnitt Eselacher befindet sich kurz vor Erlenbach und verläuft in der steilen, nördlichen Talflanke. Kriechbewegungen des Hangs und Rutschungen machen die Strasse von jeher instabil. Mittlerweile haben die Instabilitäten ein Mass angenommen, das die Sicherung und Erneuerung der Strasse in diesem Abschnitt unaufschiebbar macht. Zudem genügt die Strasse nach gut achtzig Betriebsjahren weder punkto Tragfähigkeit noch in ihrer Breite von 6 Metern den heutigen Anforderungen. Bereits die Korridorstudie Simmentalstrasse, die vor rund 15 Jahren erarbeitet wurde, sah für die Simmentalstrasse eine Normalbreite von 7 Metern vor.

Die Instandsetzungsarbeiten müssen möglichst rasch, idealerweise im Sommer 2016, aufgenommen werden. Gleichzeitig soll die notwendige Fahrbahnverbreiterung erfolgen.

Die Gesamtkosten betragen **CHF 9'056'000.--**. Die für den baulichen Unterhalt anfallenden Kosten von CHF 4'568'500.-- hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) bereits bewilligt. Der vorliegende Kreditantrag betrifft die Neuinvestitionen von CHF **4'088'000.--**, abzüglich Beiträge Dritter von CHF 29'500.-- und bereits bewilligter Projektierungskosten von CHF 370'000.--.

Da das Geschäft nicht im Strassennetzplan 2014–2029 aufgeführt ist, können die Neuinvestitionen von CHF 4'285'500.-- für die Strassenverbreiterung nicht über den Investitionsrahmenkredit 2014–2017 finanziert werden. Die Ausgaben erfordern einen Objektkredit des Grossen Rates.

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

- Korridorstudie Simmentalstrasse, RRB 951/2001
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014
- Strassenplan vom Februar 2016

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

Die Simmentalstrasse (Kantonsstrasse Nr. 11) erschliesst die Tourismusregionen Lenk–Simmental und Saanenland und verbindet das westliche Oberland mit den Kantonen Waadt und Freiburg. Wegen ihrer überregionalen Bedeutung gilt sie gemäss Durchgangsstrassenverordnung als schweizerische Hauptstrasse. Zwischen Erlenbach und Wimmis ist sie zudem eine Versorgungsroute und auch Teil des Basisnetzes gemäss Sachplan Veloverkehr für den Veloalltagsverkehr.

Östlich an die Ortschaft Erlenbach anschliessend, liegt ausserorts auf der Kantonsstrasse in Richtung Spiez der rund 800 m lange Abschnitt Eselacher. Der Abschnitt wurde in den 30er Jahren als sechs Meter breite Strasse gebaut, die in der steilen nördlichen Talflanke verläuft. Bereits damals gab es Probleme mit unterirdisch abfliessendem Hangwasser. Zur Sicherung der Strasse wurde versucht, das Wasser in Drainageleitungen zu fassen. Trotzdem stellten sich Kriech- und Rutschbewegungen ein, die zu Instabilitäten und zunehmenden Schäden an der Strasse führten. Die Bewegungen werden zusätzlich verstärkt, weil das Strassenwasser und mehrere Quellenfassungen über die Strassenentwässerungsleitung in den Hang unterhalb der Strasse geleitet werden. Besonders stark betroffen ist die talseitige Fahrspur. Die wiederkehrenden Setzungen und Belagsrisse wurden im Verlaufe der Jahre immer wieder aufgefüllt, so dass der Asphaltbelag an einzelnen Stellen mittlerweile mehr als einen Meter dick ist. Heute erlauben zwei aktive Gleitzonen mit starken Deformationen, Anrisse und abgegangene Rutsche in den Böschungen unterhalb der Strasse, Vernässungen im Gelände wegen defekter Drainage- und Strassenentwässerungsleitungen und die immer rascher zunehmenden Schäden keinen weiteren Aufschub der dringend notwendigen Strassenerneuerung.

Die Strasse weist im Projektperimeter einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 8'000 Fahrzeugen auf, mit einen Schwerverkehrsanteil von rund 5%. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 80 km/h. Die gestreckte Linienführung erlaubt auch beim Schwerverkehr hohe Geschwindigkeiten. Zwei grosse Fahrzeuge können daher bei der knappen Strassenbreite nicht genügend sicher kreuzen. Die Breite entspricht auch nicht mehr den geltenden Anforderungen. Seitliche Bankette, die die Strassenränder ursprünglich gestützt haben, fehlen mittlerweile weitgehend. Die Absturzsicherungen auf den talseitigen Stützmauern bestehen aus Rohrgeländern, die schwereren Fahrzeuge nicht standhalten können.

Das letzte ständig bewohnte Gebäude ausserhalb der Ortschaft Erlenbach liegt rund 200 Meter innerhalb des Projektperimeters. Die Sicherheit der Fussgänger entlang der Strasse ins Dorf ist nicht gewährleistet. Das Verkehrsaufkommen ist so hoch und die Strassenbreite so gering, dass das Gehen auf der Strasse ausgesprochen gefährlich ist. Es ist daher ein von der Strasse unabhängiger Gehweg vorgesehen.

3.2 Projektbeschreibung

Um die Strasse zu sichern und weitere Deformationen zu verhindern, sind zwei Massnahmen nötig:

- Stabilisierung des talseitigen Fahrbahnrandes durch vertikale Betonstützmauern, die auf kleinen Druckpfählen – so genannten Mikropfählen – fundiert und mit Zugpfählen rückverankert werden;
- Fassung des Hang- und Strassenwassers in Drainageleitungen und Einlaufschächten sowie Ableitung des Wassers in einer ca. 280 Meter langen Rohrleitung in die Simme.

Da es keine Umfahrungsmöglichkeiten gibt, muss der gesamte Verkehr während der Bauarbeiten die Baustelle passieren können. Eine lichtsignalgesteuerte, einspurige Verkehrsführung wird dies ermöglichen. Für die Bauarbeiten ist eine Verbreiterung der Strasse auf über sieben Meter nötig, um ausreichend Platz für die minimale Fahrspurbreite, die Baustellenabschrankung und die laufenden Bauarbeiten zu schaffen. Damit sind auch bereits die Voraussetzungen für die definitive Verbreiterung der Strasse auf sieben Meter geschaffen, um den heutigen Anforderungen und dem Konzept der Korridorstudie Simmentalstrasse zu entsprechen.

Der Strassenquerschnitt ist wie folgt vorgesehen:

- Bergseitiges 30 cm breites Bankett
- zwei Fahrspuren von je 3.50 m Normalbreite; in Kurven und Übergangsbögen verbreitert um die normgemässe Kurvenverbreiterung
- talseitiges Bankett von 50 cm Breite zur Gewährleistung des notwendigen Abstands zu den Absturzsicherungen.

Auf den talseitigen Stützmauern werden die Rohrgeländer durch zeitgemässe Leitschranken mit Kastenprofilen ersetzt.

Da die Strecke ins Dorf nur unregelmässig zu Fuss begangen wird, ist in Absprache mit der Gemeinde eine möglichst einfache Lösung als Fussgänger Verbindung vorgesehen. Auf der Talseite der Strasse wird ein 100 m langer und 1 m breiter Kiesweg erstellt. Die Fortsetzung des Gehwegs bis ins Dorf wird später im Rahmen der vorgesehenen Sanierung der Ortsdurchfahrt Erlenbach erstellt.

Da keine öffentlichen Busse die Strecke befahren, ist der öffentliche Verkehr von diesem Projekt nicht betroffen.

3.3 Landbedarf

Der notwendige Landerwerb beträgt 1'890 m². Dabei handelt es sich grösstenteils um Kulturland in geneigtem, teilweise sehr steilem Gelände und einer kleinen Fläche von weniger als 100 m² an Wald. Das Land befindet sich weitgehend im Bauverbotsstreifen gemäss Art. 80 SG. Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.

3.4 Termine

Mit dem Bau muss so rasch als möglich, idealerweise im Sommer 2016 begonnen werden. Die Inbetriebnahme soll im 2018, der Abschluss der Nebenarbeiten im 2019 erfolgen.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kosten und Finanzierung

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

4.1.1 Gesamtkosten

Projektierung und Bauleitung	CHF	696'600.00
Landerwerb	CHF	65'880.00
Ausbau	CHF	3'926'000.00
Baulicher Unterhalt	CHF	4'367'520.00
Total	CHF	9'056'000.00

4.1.2 Voraussichtliche Beiträge Dritter

Gemeinde	CHF	22'500.00
Dritte	CHF	7'000.00
Total	CHF	29'500.00

4.1.3 Zusammenstellung

Gesamtkosten	CHF	9'056'000.00
abzüglich Beiträge Dritter	–CHF	29'500.00
Kosten zulasten Kanton	CHF	9'026'500.00
davon		
• baulicher Unterhalt gemäss Art. 56 SG <u>durch die BVE bereits bewilligt</u>	CHF	4'741'000.00
• Neuinvestitionen gemäss Art. 52 SG	CHF	4'285'500.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 FLV	CHF	4'285'500.00
abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten	–CHF	370'000.00
Zu bewilligender Kredit	CHF	4'088'000.00

Die ausgewiesenen Kosten entsprechen dem Kostenvoranschlag, der eine Genauigkeit von +/- 10% aufweist. In den Gesamtkosten sind Risikokosten von CHF 596'160.-- 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 sind in der 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. Gegen eine Aufnahme in den Strassennetzplan sprach seinerzeit, dass primär von einem Substanzerhaltungsprojekt ausgegangen wurde, ohne Neuinvestitionen von über CHF 2 Mio. Im Rahmen der Projektierungsarbeiten zeigte sich dann, dass deutlich höhere Neuinvestitionen erforderlich sind, als angenommen. Deshalb müssen die Neuinvestitionen von nun rund CHF 4,3 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 und sichert indessen die Erschliessung der Gemeinden im Obersimmental und Saanenland.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

6.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Substanzerhaltungsmassnahmen beugen einer Unterbrechung der für die Wirtschaft bedeutenden Strassenverbindung wegen Rutschungen vor. Während der Bauzeit wird sich das Vorhaben zudem 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 nicht wesentlich ändert. Innerhalb des Projektperimeters quert an zwei Stellen regelmässig Wild die Strasse. Um dies nicht zu beeinträchtigen, sind dort Böschungen anstelle von Stützmauern vorgesehen.

6.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Das Sicherheitsempfinden beim Befahren des heute heiklen Strassenabschnitts wird dank des Ausbaus wesentlich gesteigert werden können. Auch vermindert sich das Risiko von Streifkollisionen und Abstürzen von Fahrzeugen.

7 Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Auflageverfahrens

Die in das Verfahren einbezogenen Amts- und Fachstellen stimmten dem Vorhaben zu. Vom 3. September 2015 bis 5. Oktober 2015 wurde der Strassenplan in der Gemeinde Erlenbach aufgelegt. Es ging einzig eine Einsprache gegen den Landerwerb ein. Sie wurde abgewiesen und im nachfolgenden Landerwerbsverfahren wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden.

8 Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan 1:5'000
- Schnitte 1:200

Zusätzliche Beilagen für die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission (BaK)

- Kostenvoranschlag vom August 2015
- Strassenplangenehmigung vom Februar 2016
- Projektdossier (Auflageprojekt) des Ingenieurbüros Kissling + Zbinden AG, Spiez vom August 2015