

**Wabern; Sanierung Gurtendorfstrasse**

Kredit, Direktion Planung und Verkehr

**Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament**

**1. Ausgangslage**

Die Gurtendorfstrasse ist im oberen Teil baulich teilweise in einem schlechten Zustand. Konkret geht es um ein Teilstück von 900 Metern Länge unterhalb des Gurtendorfs sowie um ein 680 Meter langes Teilstück oberhalb des Gurtendorfs. Die Asphaltspuren weisen insbesondere im Abschnitt vor dem Gurtendorf Risse auf, die gekiesten Mittelstreifen sind stark ausgewaschen. Die Sicherheit für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist nicht mehr vollumfänglich gegeben: Insbesondere für den Velo-, aber auch für den Fussverkehr, sind die ausgewaschenen Mittelstreifen gefährlich. Schwere Motorfahrzeuge (z.B. Landwirtschaft, Anlieferung Gurtenfestival) sehen sich auf der beschädigten Strasse ebenfalls vermehrt Risiken ausgesetzt, der ausgewaschene Kies sorgt zudem für Rutschgefahr. Die Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Strasse, welcher durch die Gemeinde gewährleistet wird, sind hoch.

Der Gurten – Park im Grünen, die Gurtenfestival AG und die Gurtenbahn Bern AG drängen auf eine rasche Lösung. Letztere beide haben sich mit Schreiben an den Gemeinderat gewandt und ihre Sorge über den Zustand der Strasse zum Ausdruck gebracht. Der Gemeinderat ist sich des dringlichen Handlungsbedarfs bewusst und unterbreitet dem Parlament hiermit ein Projekt für die Sanierung der beiden eingangs erwähnten Abschnitte und einen entsprechenden Kredit in der Höhe von CHF 415'000.

Anmerkung: Der besseren Lesbarkeit wegen und bezugnehmend auf den Namen des Sanierungsprojekts, wird in vorliegendem Antrag die gesamte Strecke zwischen Wabern und Gurten Kulm mit „Gurtendorfstrasse“ bezeichnet – der Abschnitt oberhalb des Gurtendorfs ist offiziell mit „Gurtenstrasse“ benannt.

**2. Projektentwicklung**

**2.1. Vorgeschichte**

Im Frühjahr 1999 musste die Gurtendorfstrasse teilweise notfallmässig instand gestellt werden, weil sie im Winter zuvor stark gelitten hatte. Zwischen Gurtendorf und Gurten wurde ein Teilstück mit zwei Asphaltspuren und Mergelbelag in der Mitte versehen (siehe Beilage «Übersicht Asphaltierung Gurtendorfstrasse»). 2003 wurde ein weiteres Teilstück unterhalb des Gurtendorfs mit Asphaltspuren saniert. 2008 wurde ein 700 Meter langer Abschnitt ab Wabern/Gurtenparking vollflächig asphaltiert.

Die beiden erwähnten Teilstücke mit Asphaltspuren und kiesigem Mittelstreifen genügen den Anforderungen nicht mehr. Im Dezember 2014 richteten sich die Gurtenfestival AG sowie Bewohnerinnen und Bewohner des Gurtendorfs schriftlich an den Könizer Gemeinderat mit der Bitte, einen Ausbau der Strasse auf den Abschnitten mit kiesigem Mittelstreifen zu prüfen. In ihrem Schreiben wurde festgehalten, dass die Verkehrssicherheit insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten für das Gurtenfestival oft nicht mehr gegeben sei. Der Strassenzustand sei in den letzten Jahren schlechter geworden, im Belag seien Risse sichtbar.

## 2.2. Fahrten auf den Gurten

Im Zusammenhang mit einer Petition wurden in den Jahren 2010 und 2011 sämtliche Fahrten auf den Gurten an zwei Standorten registriert. Die Resultate wurden in der Medienmitteilung vom 5. März 2012 wie folgt zusammengefasst:

- Der subjektive Eindruck, dass alle bei der Talstation durchfahrenden Fahrzeuge bis zuoberst auf den Gurten-Kulm fahren, bestätigt sich nicht.
- Im Jahr 2010 fuhren 6706 (39%) der bei der Talstation startenden Fahrzeuge bis zum Gurtendorf, also innerhalb des Fahrverbotes mit Zubringerdienst gestattet, und 10'546 (61%) fuhren bis Gurten-Kulm.
- Im Jahr 2011 fuhren 7434 (41%) von den bei der Talstation startenden Fahrzeugen bis ins Gurtendorf, also innerhalb des Fahrverbotes mit Zubringerdienst gestattet, und 9963 (59%) fuhren bis Gurten-Kulm.
- Es ist feststellbar, dass in beiden Jahren während 7 Monaten mehr durchschnittliche Bergfahrten pro Tag bis ins Gurtendorf zu verzeichnen sind als Bergfahrten bis Gurten-Kulm (5 Monate).
- Die durchschnittlichen Bergfahrten pro Tag auf den Gurten-Kulm sind im Jahr 2011 mit 27,3 Fahrten gegenüber denen im Jahr 2010 mit 28,9 Fahrten rückläufig.
- Der Rückgang der Fahrten wird durch die Statistik der Tages- und Mehrtagesbewilligung, ausgestellt durch die Abteilung Sicherheit, bestätigt (2007 = 549, 2008 = 563, 2009 = 503, 2010 = 494, 2011 = 472).

Die Messungen wurden mit fest installierten Schlaufengeräten vorgenommen und waren sehr aufwändig. Die Geräte wurden demontiert, seither wurden keine Messungen mehr durchgeführt. Der Prozess im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit betroffenen Quartierorganisationen wurde im Februar 2012 abgeschlossen. An der restriktiven Bewilligungspraxis von Fahrten auf den Gurten wird unabhängig vom Entscheid des Parlaments über die Strassensanierung festgehalten.

## 2.3. Zustandsanalyse

Die zuständige Direktion hat in der Folge den Zustand der Strasse untersucht und festgestellt, dass sich die Asphaltbelagsspur auf dem Teilstück unterhalb des Gurtendorfs in einem sehr schlechten Zustand befindet. Eine äusserst kritische Stelle wurde ebenfalls unterhalb des Gurtendorfs im Rossacher ausgemacht, wo die Böschung talseitig instabil ist und Abrutschgefahr besteht. Insbesondere die schweren Fahrzeuge haben diesem Strassenabschnitt zugesetzt.

Der besondere Ausbaustandard mit dem unbefestigten Mittelstreifen führt beim Unterhalt zu einem erheblichen Mehraufwand. Im Mittel wird der Mittelstreifen rund dreimal jährlich durch einen Starkregen ausgeschwemmt. Die Belagsstreifen müssen in diesen Fällen mit der Wischmaschine zusätzlich gereinigt werden, der Kies im Mittelstreifen muss neu angelegt werden. Ein grosser Teil des ausgeschwemmten Kieses lagert sich in den Einlaufschächten ab, welche öfters abgepumpt werden müssen. Pro Jahr führt dies gegenüber einer vergleichbaren, vollflächig asphaltierten Ortsverbindungsstrasse zu einem Mehraufwand von 12 bis 15 Personenarbeitstagen und zu einem Mehrverbrauch von 15 m<sup>3</sup> Kies.

Als Folge der Zustandsanalyse und vor dem Hintergrund des Mehraufwands beim Unterhalt löste der Gemeinderat im September 2015 ein Sanierungsprojekt für die Gurtendorfstrasse aus mit dem Ziel, die baulichen Schwachstellen zu sanieren und die Strasse auf ihrer ganzen Länge vollflächig zu asphaltieren.

Für die Befestigung eines instabilen Böschungsteilstücks von 105 Metern Länge unterhalb des Gurtendorfs hat der Gemeinderat im März 2017 in eigener Kompetenz einen Kredit bewilligt. Die Böschungssanierung ist Voraussetzung dafür, dass das Mittelländische Schwingfest im Juni 2017 und das Gurtenfestival im Juli 2017 stattfinden können. Ohne sofortige Stabilisierungsmassnahmen muss, bei der nächsten Destabilisierung der Böschung, eine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge auf 16 Tonnen oder weniger signalisiert werden. Eine solche Massnahme würde den Materialtransport für die geplanten Grossanlässe erheblich beeinträchtigen. Die Arbeiten sollen vom 18. April bis am 19. Mai 2017 stattfinden.

### 3. Variantenstudium für die Sanierung Gurtendorfstrasse

#### 3.1. Unterschiedliche Zustände

Der Zustand der beiden Teilstücke mit Asphaltspuren und Mittelstreifen (siehe nachfolgende Abbildung) ist unterschiedlich.

**Abschnitt 1** (Länge ca. 900 m) zwischen Wabern und Gurtendorf: Die beiden Fahrspuren sind fast auf der gesamten Länge netzartig oder längs gerissen, der Mittelstreifen ist grösstenteils stark ausgewaschen.

**Abschnitt 2** (Länge ca. 680 m) zwischen Gurtendorf und Gurten Kulm: Der Zustand der beiden Fahrspuren ist grundsätzlich gut, bei einzelnen Stellen sind Risse vorhanden. Der Mittelstreifen ist mehrheitlich stark ausgewaschen.



Abbildung 1: Übersicht über die zu sanierenden Teilstücke.

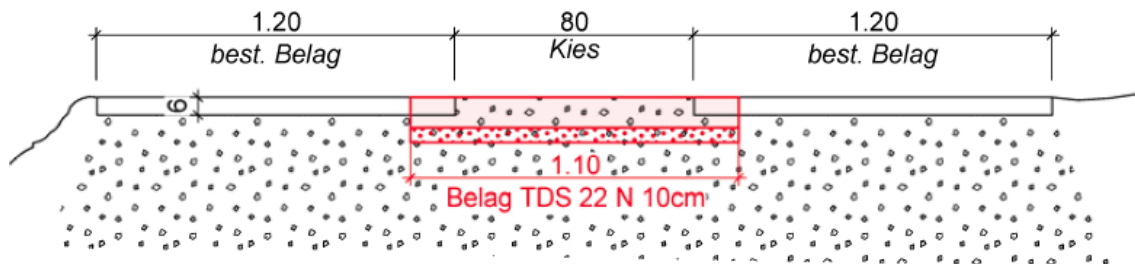
Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Zustände führte das beauftragte Ingenieurbüro für beide Teilstücke je ein eigenes Variantenstudium durch.

#### 3.2. Variantenstudium Abschnitt 1

Bei den unter Ziffer 3.2 und 3.3 aufgeführten Beträgen handelt es sich um die reinen Baukosten. Darin nicht enthalten sind die übrigen Kosten für Verkehrsregelung /-umleitung, Ingenieurleistungen, Neben- und Verfahrenskosten / Gebühren, Unvorhergesehenes und MwSt. Diese übrigen Kosten sind in Kapitel 6.1 für beide Abschnitte zusammen dargestellt.

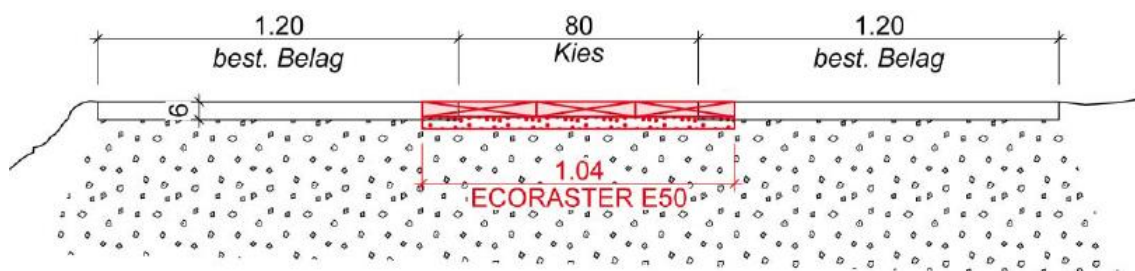
### Variante 1: Mittelstreifen mit Belag (Baukosten: CHF 82'000)

Diese Variante darf als Minimalvariante bezeichnet werden. Im Mittelstreifen wird eine 10 cm dicke Tragdeckschicht eingebaut, die beiden gerissenen Fahrspuren werden nicht saniert.



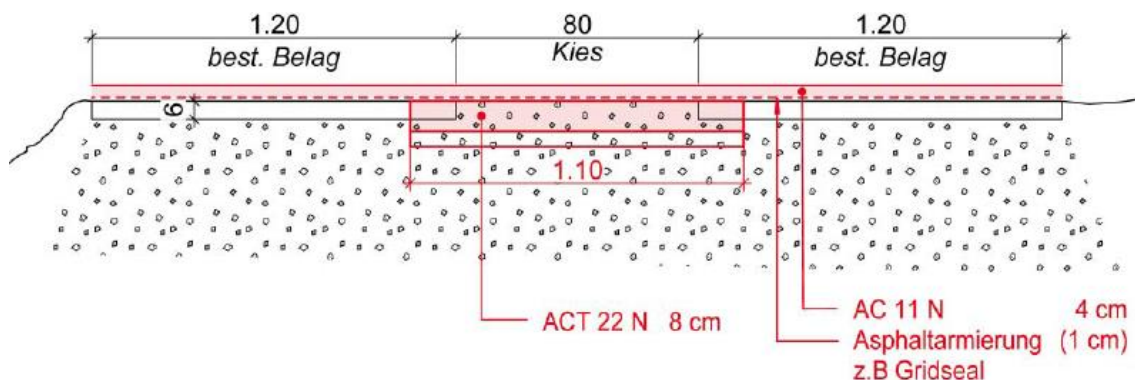
### Variante 2: Mittelstreifen mit Ecoraster (Baukosten: CHF 64'000)

Bei dieser Variante werden im Mittelstreifen Kunststoff-Bogengitter (Ecoraster) verlegt. Die Gitter können mit 40-Tonnen-Lastwagen befahren werden, lassen das Wasser versickern und sind begrünt oder eingekiest. Der Aufbau der Straße (Fundationsschicht) muss nicht angepasst werden, die Gitter können direkt auf die Bodenschicht (Planie) gelegt werden. Die beiden Fahrspuren werden nicht saniert.



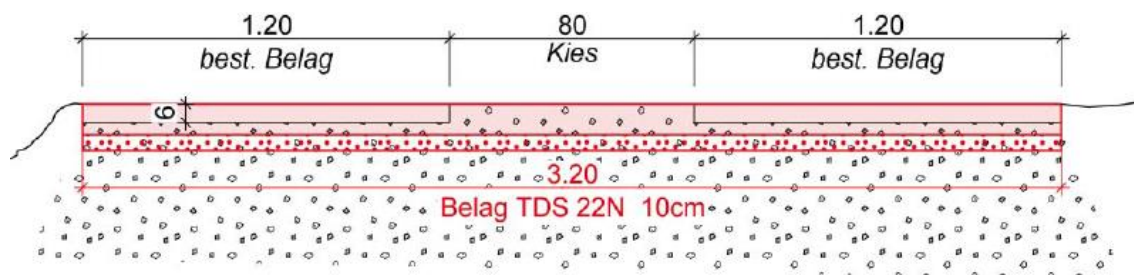
### Variante 3: Mittelstreifen mit Belag, Sanierung der Fahrspuren (Baukosten: CHF 249'000)

Bei dieser Variante wird zuerst im Mittelstreifen eine Tragschicht eingebaut. Darauf wird auf der ganzen Fahrbahnbreite eine 1 cm dicke Asphaltarmierung verlegt; dabei handelt es sich um ein flexibles Gewebe aus Polyester, welches verhindert, dass die Risse aus der darunterliegenden Asphaltschicht sich auf die neue, darüberliegende Asphaltschicht ausbreiten. Zum Schluss wird der neue Asphaltbelag verlegt. Die alten, beschädigten Fahrspuren werden also nicht abgerissen, sondern von einem neuen System überdeckt.



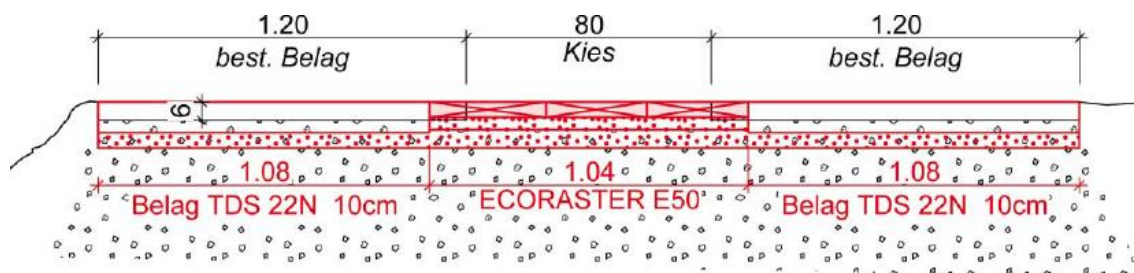
**Variante 4: neuer Belag auf der ganzen Breite**  
**(Baukosten: CHF 213'000)**

Bei dieser Variante werden die beiden äusseren Fahrspuren abgebrochen. Nach dem Verlegen einer Bodenschicht (Planie) wird über die gesamte Breite eine Tragdeckschicht eingebaut.



**Variante 5: Fahrspuren mit neuem Belag, Mittelstreifen mit Ecoraster**  
**(Baukosten: CHF 236'000)**

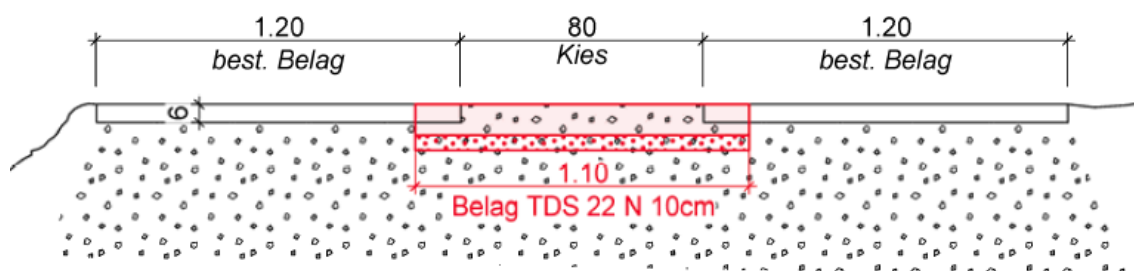
Auf dem Mittelstreifen werden die Kunststoff-Bodengitter (Ecoraster) auf die bestehende Fundamentsschicht verlegt. Die beiden asphaltierten Fahrspuren werden abgebrochen und neu erstellt.



### 3.3. Variantenstudium Abschnitt 2

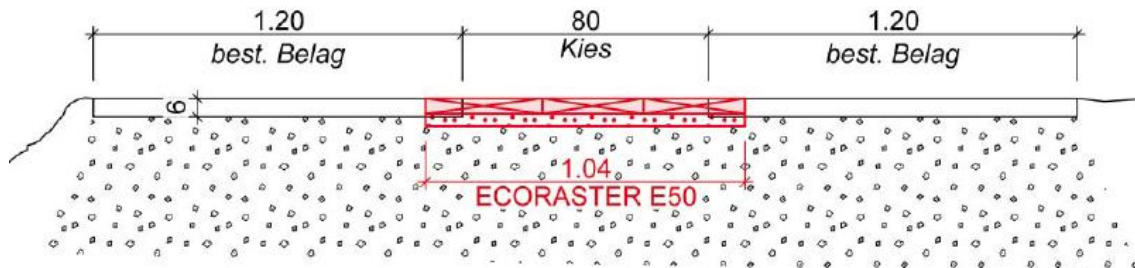
**Variante 1: Mittelstreifen mit Belag**  
**(Baukosten: CHF 71'000)**

Im Mittelstreifen wird eine 10 cm dicke Tragdeckschicht eingebaut. Die beiden Asphaltspuren erfordern keine Sanierung.



## Variante 2: Mittelstreifen mit Ecoraster (Baukosten: CHF 59'000)

Im Mittelstreifen werden Kunststoff-Bogengitter (Ecoraster) verlegt. Die Gitter können mit 40-Tonnen-Lastwagen befahren werden, lassen das Wasser versickern und sind begrünt oder eingekiest. Der Aufbau der Strasse muss nicht angepasst werden, die Gitter können direkt auf die Bodenschicht (Planie) gelegt werden. Die beiden Fahrspuren erfordern keine Sanierung.



### 3.4. Würdigung und Bestvariante

Die verschiedenen Varianten dürfen nicht nur nach Ausführungsart beurteilt werden, sondern sind auch im Kontext der Sicherheit und der Unterhaltskosten zu betrachten. Bezüglich Sicherheit sind die Varianten mit den begrünten oder eingekiesten Kunststoff-Bogengittern (Ecoraster) nicht ideal. Ein Rasenmittelstreifen birgt für den Fuss- und Veloverkehr vor allem bei nasser Witterung die Gefahr des Ausgleitens auf der nassen Grasnarbe, bei einer gekiesten Variante besteht weiterhin die Gefahr durch Auswaschungen. Nach wie vor würde ein erheblicher Mehraufwand beim Unterhalt resultieren.

Der Gemeinderat befürwortet deshalb eine Variante mit durchgehender Asphaltierung: Die Verkehrssicherheit wird erhöht, der Personal- und der Materialaufwand für den betrieblichen und baulichen Unterhalt können merklich gesenkt werden.

Da im Abschnitt 2 zwischen Gurtendorf und Gurten Kulm die Asphaltspuren nach wie vor in einem guten Zustand sind, erscheint es sinnvoll, dort nur im Mittelstreifen einen Belag einzubauen. Im Abschnitt 1 unterhalb des Gurtendorfs hingegen sind die Asphaltspuren derart beschädigt, dass der Abbruch der bestehenden Fahrspuren und die vollflächige Asphaltierung sinnvoll sind.

**Bestvariante ist demnach, im 900 Meter langen Abschnitt zwischen Wabern und Gurtendorf auf der gesamten Breite einen neuen Belag (gemäss Variante 4) zu erstellen und im 680 Meter langen Abschnitt zwischen Gurtendorf und Gurten Kulm nur den ausgewaschenen Mittelstreifen mit Asphalt (Variante 1) zu ersetzen.**

## 4. Partizipation

In früheren Projekten, in denen es um Asphaltierungen der Gurtendorfstrasse ging, gab es von den Quartierleuten im Perimeter Widerstand. Aus diesem Grund wurden diese Organisationen mit den Varianten Asphaltieren respektive begrüntem Mittelstreifen bereits im Vorfeld konfrontiert. Die Rückmeldungen waren unterschiedlich und ergaben kein einheitliches Bild. In seiner Antwort auf das Schreiben der Gurtenfestival AG und der Bewohnerinnen und Bewohner des Gurtendorfs vom Dezember 2014 hat der Gemeinderat die Absicht bekundet, ein Projekt für die vollständige Asphaltierung der Gurtendorfstrasse erarbeiten zu lassen. Der Gurten – Park im Grünen spricht sich mit Nachdruck für eine Asphaltierung aus, die Gurtenbahn Bern AG hat in einem Schreiben vom Dezember 2016 an den Gemeinderat um eine rasche Sanierung der Gurtendorfstrasse gebeten; andernfalls könne bei einem Ausfall der Standseilbahn der Ersatzbetrieb mit Bussen nicht mehr angeboten werden.

Auf Initiative des Wabern-Leists hat im Anschluss an die Verabschiedung des Geschäfts durch den Gemeinderat ein Runder Tisch mit allen Betroffenen stattgefunden. Der Wabern-Leist hatte festgestellt, dass die Meinungen zum Thema auseinandergehen und die Fakten zur Strasse gar nicht oder nur teilweise bekannt sind. Das Resultat dieses Runden Tisches ist an der Parlaments-sitzung bekannt und wird von der Direktionsvorsteherin erläutert.

## 5. Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat hat in eigener Kompetenz die Böschungssanierung unterhalb des Gurtendorfs beschlossen, die Arbeiten sollten zum Zeitpunkt der Parlaments-sitzung bereits abgeschlossen sein. Damit können die Transporte der geplanten Grossanlässe auf den Gurten durchgeführt werden.

Nach einem positiven Parlamentsbeschluss wird das Baugesuch für die Strassensanierung erarbeitet. Liegt rasch eine rechtskräftige Baubewilligung vor, ist mit einer Sanierung der Gurtendorfstrasse im Jahr 2018 zu rechnen. Einsprachen können die Ausführung verzögern.

## 6. Finanzen

### 6.1. Kostenzusammenstellung

Nachfolgend die Kostenzusammenstellung für Sanierung Gurtendorfstrasse auf den erwähnten beiden Abschnitten unter- und oberhalb des Gurtendorfs (alle Beträge gerundet):

Abschnitt 1: Baukosten Belagssanierung (Bestvariante 4)	CHF	213'000.00
Abschnitt 2: Baukosten Belagssanierung (Bestvariante 1)	CHF	71'000.00
Übrige Kosten für Abschnitt 1+2 zusammen:		
Verkehrsregelung /-umleitung	CHF	10'000.00
Honorar Belagssanierung Ingenieurleistungen	CHF	44'000.00
Neben- und Verfahrenskosten / Gebühren	CHF	5'000.00
Unvorhergesehenes 10%	CHF	38'000.00
MWST 8%	CHF	30'000.00
<b>Ausführungskosten Sanierung Gurtendorfstrasse</b>	<b>CHF</b>	<b>415'000.00</b>
Projektierungskredit in Gemeinderatskompetenz	CHF	55'000.00
<b><u>Gesamtkosten Sanierung Gurtendorfstrasse (inkl. MWST)</u></b>	<b><u>CHF</u></b>	<b><u>470'000.00</u></b>

### 6.2. Beantragter Kredit

Der Gemeinderat hat für Projektierungsarbeiten bereits einen Kredit von CHF 55'000 in eigener Kompetenz bewilligt. Somit beträgt der vom Parlament zu bewilligende Kredit CHF 415'000.

Gesamtkosten	CHF	470'000.00
<u>./Bewilligter Projektierungskredit Kompetenz Gemeinderat</u>	<u>CHF</u>	<u>55'000.00</u>
<b><u>zu bewilligender Kredit durch Parlament (inkl. MWST)</u></b>	<b><u>CHF</u></b>	<b><u>415'000.00</u></b>

### **6.3. IAFP**

Im IAFP 2017 ist in der Kontengruppe 2420.5010. ein Betrag von CHF 300'000 für Sanierungsarbeiten an der Gurtendorfstrasse eingestellt. Der Gemeinderat bewilligte für die Böschungssanierung in eigener Kompetenz einen Kredit von CHF 197'000, er wird diesem Betrag entnommen. Die verbleibenden CHF 103'000 können im Jahr 2017 für dieses Projekt nicht mehr verwendet werden.

Der Betrag für das vorliegende Projekt „Wabern, Sanierung Gurtendorfstrasse, Ausführung“ von CHF 415'000 wird, gemäss dem Terminplan in Ziffer 5 „Weiteres Vorgehen“, im Jahr 2018 realisiert. Er wird daher im IAFP 2018 neu eingestellt. Beiträge von Dritten können für dieses Projekt nicht erwartet werden.

### **7. Folgen bei Ablehnung**

Die bereits heute hohen Aufwendungen für den baulichen und betrieblichen Unterhalt werden nicht verringert, sondern steigen mit zunehmendem Zerfall der Strasse weiter an. Es ist denkbar, dass Busersatzfahrten von der Gurtenbahn oder andere schwerere Transporte auf den Gurten kurzfristige Einschränkungen hinnehmen müssen. Mittelfristig können die Transporte für das Gurtenfestival mit dem heutigen Belagszustand nicht mehr sichergestellt werden. Auch weitere Anlässe mit grösseren Transportbedürfnissen auf den Gurten, können nicht mehr garantiert werden.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der Sanierung Gurtendorfstrasse wird ein Kredit von CHF 415'000 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2420.5010.0305, „Wabern, Sanierung Gurtendorfstrasse, Ausführung“ bewilligt.

Köniz, 29. März 2017

Der Gemeinderat

Beilage:

1. Folgekostenformular



## Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage: **Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)**  
 Bei Beschlüssen, die unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Aufwendungen oder Erträgen für die Gemeinde verbunden sind, ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten, die Finanzierung und die Auswirkungen auf das Finanzhaushaltgleichgewicht zu orientieren.

JAHR	2017	2018	2019	2020	2021
------	------	------	------	------	------

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung): **2420.5010.0305, Wabern, Sanierung Gurtendorfstrasse, Ausführung**

Beträge in CHF = Eingabefelder !!! **BRUTTOKREDIT: 415'000.00**

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr): **2019** Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe ab Zeile 54, Spalte J)

<b>INVESTITIONSTRANCHEN:</b>	415'000
------------------------------	---------

<b>FOLGEKOSTEN:</b>					
<b>Kapitalkosten:</b>					
AbschreibungenabBetrieb <small>(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)</small>	2.50%	0	10'375	10'375	10'375
Fremdfinanzierungszinsen <small>(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)</small>	2%	0	830	1'660	1'660
<b>Betriebskosten</b>					
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	%	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	%	0	0	0	0
<b>oder</b>					
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	CHF				
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	CHF				
<b>abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten</b>					
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)	CHF				
wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand)	CHF				
<b>Total Folgekosten</b>		<b>0</b>	<b>11'205</b>	<b>12'035</b>	<b>12'035</b>