

(Lärm)- Sanierung und Umgestaltung Dennigkofenweg

1 AUSGANGSLAGE

Im Mai 2012 wurde mittels parlamentarischem Vorstoss gefordert, dass entlang des Dennigkofenwegs zugunsten des Langsamverkehrs so rasch als möglich und beidseitig ein Fahrradstreifen markiert werden solle. Im November 2012 wurde ein weiterer Vorstoss eingereicht, welcher zum Ziel hatte, dass auf stark frequentierten Gemeindestrassen künftig nur noch Flüsterbeläge eingebaut werden sollen. Diese beiden Vorstösse beziehen sich direkt oder indirekt auf den Dennigkofenweg.

2 PROJEKT

Im Auftrag der Gemeinde erarbeitete ein Ingenieurbüro ein Sanierungsprojekt. Ziel war es, die parallel laufenden Projektierungsarbeiten betreffend Lärmsanierung (in diesem Strassenabschnitt sind die Immissionsgrenzwerte überschritten) sowie die nötige Strassenumgestaltung (zu hohe Tempi) aufeinander abzustimmen und zu koordinieren.

Lärmsanierung

Entlang des Dennigkofenwegs sind bei 12 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte überschritten. Mittels Lärmschutzwänden (LSW) könnten einzig bei 3 (!) Liegenschaften Verbesserungen erzielt werden; bei 9 Liegenschaften müssten "Erleichterungen" beantragt werden, da hier keine LSW gebaut werden können; dies z.B. wegen entsprechenden Hauszufahrten.

Als Alternative könnte der Dennigkofenweg (Dorfstrasse-Gemeindegrenze) mit einem sogenannten lärmindernden Belag (Flüsterbelag) ausgestattet werden. Die Strassensanierung müsste dazu allerdings umfassender vorgenommen werden, d.h. es müsste statt des Deckbelags auch die Tragschicht ersetzt werden, damit die gewünschte lärmreduzierende Wirkung auch tatsächlich eintrifft.

Vergleich der Lärmsanierungsvarianten:

Massnahme	Ortsbild	Wirkung	Nachteil	Vorteil	Kostenschätzung (exkl. MWST)
Bau von Lärmschutzwänden	ungünstig für das Ortsbild	Lärmreduktion nur wo LSW gebaut sind	bei 9 von 12 Liegenschaften keine Wirkung	Lärmsanierungsart ist seitens Kanton anerkannt	724'000.00 1)
Einbau Flüsterbelag	Strassenbild ändert sich nicht	Wirkt bei allen Liegenschaften	keine Langzeiterfahrung	keine Baupublikation nötig	650'000.00 2)

1) = Kosten der Lärmschutzwände + Kosten des normalen Deckbelags

2) = Kosten neue Tragschicht + Kosten des Flüsterbelags

Der Einbau eines lärmindernden Belags wird zur Zeit vom Kanton Bern noch nicht als Lärmsanierungsmassnahme anerkannt, da die Langzeitwirkungen eines solchen Belags noch zu wenig bekannt sind. Der Kreisoberingenieur hat jedoch signalisiert, dass seitens des Kantons keine Anstrengungen unternommen würden, wenn die Gemeinde die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auch ohne den Bau von Lärmschutzwänden sicherstellt.

Strassengestaltung

Das beauftragte Ingenieurbüro hat bezüglich Strassengestaltung ebenfalls zwei unterschiedliche Sanierungs-Varianten ausgearbeitet.

Variante A:

Bei dieser Variante wird die bestehende Fahrbahn optisch auf 3.50 m zu einer "Kern- oder Schmalfahrbahn" reduziert, d.h. es werden beidseitig Radstreifen von 1.25 m Breite markiert. Das bestehende Trottoir bzw. dessen Breite wird nicht verändert. (Diese vorgesehenen Abmessungen entsprechen exakt denjenigen der Aebnitstrasse.)

Bei den bestehenden Fussgängerstreifen (FGS) wird die Fahrbahn zusätzlich mit einer Pflasterung eingeeengt und mit Kunststoff-Pollern ausgestattet (es wird auf die Planbeilage verwiesen). Diese Einengungen bewirken, dass an diesen Stellen ein Kreuzen zwischen PW's kaum möglich ist und dass demzufolge eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erwarten ist. Die Kosten dieser Variante belaufen sich auf ca. CHF 650'000.00 (exkl. MWST) falls diese Variante in Kombination mit der "Flüsterbelagsversion" ausgeführt wird.

Variante B:

Bei dieser Variante wird die Kernfahrbahn auf Kosten der Trottoirbreite (Reduktion von 2.00 auf 1.50 m) auf eine möglichst normgerechte Kernfahrbahn ausgelegt. (Trotz der Verschmälerung des Gehwegs wird jedoch die gewünschte Normbreite der Kernfahrbahn noch nicht erreicht.) Wie bei der Variante A sind auch hier örtliche Einengungen mit Kunststoff-Pollern vorgesehen. Die zusätzlichen Kosten wegen der Gehwegverschmälerung bzw. der "Strassenverbreiterung" würden gegenüber der Variante A rund CHF 270'000.00 betragen.

Weiteres

Die Wirkung (oder Nicht-Wirkung) von Kernfahrbahnen und entsprechenden Radstreifen ist umstritten. Der beigezogene Vertreter des kantonalen Tiefbauamts betont folgende Aspekte:

1. Das Markieren von Radstreifen benötigt die Zustimmung des TBA nicht, d.h. die Gemeinde ist frei in der Strassenraumgestaltung.
2. Die Arbeitshilfe des Kantons Bern mit den entsprechenden Vorgaben (Normen für Kernfahrbahnen) bezüglich Strassen- und Streifenbreiten würde sich einzig auf Kantonsstrassen beziehen.
3. Er befürworte, dass eine Gemeinde "einheitliche" Strassengestaltungen vornehme, d.h. er könne gut nachvollziehen, dass der Dennigkofenweg ähnlich wie die Aebnitstrasse ausgestaltet werden solle.

4. Wichtig sei, dass die Radstreifen mind. 1.25m breit angelegt würden. Er spricht sich für das Anlegen von beidseitigen Radstreifen aus; damit werde der Strassenraum einheitlicher und "verständlicher".
5. Positiv sei, dass ausser dem öffentlichen Bus nur sehr wenig Lastwagenverkehr vorliege (bestehendes Fahrverbot mit Zubringerdienst).
6. Die Fahrbahnverengungen im Bereich der Fussgängerstreifen würden sicher helfen, die Geschwindigkeit zu reduzieren; wichtig sei, die Einengungen mittels (Gummi-)Pollern zu sichern.
7. Er empfiehlt, nach einem Jahr eine Erfolgskontrolle durchzuführen.

Kosten (exkl. MWST)

• Variante A Flüsterbelag + bestehende Strassenbreite	CHF	650'000.00
• Variante B Flüsterbelag + Verbreiterung Strasse	CHF	918'000.00
• Variante C LS-Wände + normaler Strassenbelag	CHF	724'000.00

3

ANTRAG

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat, folgenden

Beschluss

zu fassen:

Für die Lärm-Sanierungs- und Strassen-Umgestaltungsarbeiten gemäss Variante A ist ein Objektkredit in der Höhe von CHF 700'000.00 (inkl. MWST) zu sprechen.

Muri bei Bern, 27. Mai 2013

GEMEINDERAT MURI BEI BERN

Der Präsident: Die Sekretärin:

Thomas Hanke Karin Pulfer

Beilage
- Plan 1:2000