

XX
Reg.

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Lärmschutz an Stadtstrassen: Ausführungskredit für den Mehrjahresplan (MJP) 2010

1. Zusammenfassung

Zur Umsetzung der Lärmsanierung an Stadtstrassen wurde der Mehrjahresplan MJP 2010 zusammengestellt. Dieser sieht den Einbau von Schallschutzfenstern an folgenden Strassenabschnitten vor:

Stadtteil III: Laupenstrasse, Zieglerstrasse, Effingerstrasse,
 Schwarztorstrasse, Sulgeneckstrasse, Morillonstrasse

Stadtteil V: Moserstrasse, Breitenrainplatz, Rodtmattstrasse

Die Schallschutzfenster werden hauptsächlich bei Wohnbauten am Basisnetz eingebaut. Grundsätzlich richten sich die Lärmschutzmassnahmen nach der Netzhierarchie wie sie im Verkehrskonzept VK 95 des Stadtentwicklungskonzepts STEK definiert wurde. Ausgehend davon hat der Gemeinderat das Sanierungskonzept Lärmschutz an Stadtstrassen vom 24. November 1997 genehmigt. Der Stadtrat hat von diesem Lärmschutzkonzept mit SRB 136 vom 26. März 1998 Kenntnis genommen.

Die Gesamtkosten für den MJP 2010 betragen brutto Fr. 3 335 200.00 (inklusive Mehrwertsteuer). Davon verbleiben nach Abzug der Subventionen von Fr. 420 728.00 (Ansatz ca. 13 %), Nettoinvestitionskosten von Fr. 2 914 472.00 zu Lasten der Stadt Bern. In den Investitionsbudgets 2010 und 2011 sowie in der mittelfristigen Investitionsplanung 2012 bis 2014 sind Nettoinvestitionskosten von Fr. 4 200 000.00 enthalten. Diese konnten mit der Neuplanung auf Fr. 2 914 472.00 reduziert werden. Die geringeren Kosten ergeben sich aus der Detailplanung (gebäudeweise erstellte Aufnahmen) und aufgrund von neu erhobenen Verkehrszahlen (Stand August 2010).

Nach Abschluss der bisher vom Stadtrat bewilligten Mehrjahrespläne (MJP 3; MJP 99; MJP 2001; MJP 2004; MJP 2006; MJP 2008) und dem MJP 2010 werden ca. 85 % der Strassenabschnitte mit Alarmwertüberschreitungen am Basisnetz saniert sein. Die durch die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) vorgegebene Sanierungsfrist bis 2018 kann voraussichtlich eingehalten werden. Nach dem Jahr 2018 werden vom Bund keine Subventionen aus der Treibstoffzollkasse mehr geleistet. Die Kosten für später ausgeführte Sanierungen müssen dann zu 100 % durch die Strasseneigentümerin, das heisst durch die Stadt Bern, finanziert werden.

2. Sanierungskonzept

Die Massnahmen sind abhängig von der Netzhierarchie, wie sie im VK 95 des STEK entwickelt wurde:

Am Quartiernetz und Übergangnetz stehen verkehrsreduzierende und verkehrsberuhigende Massnahmen im Vordergrund. Mit Massnahmen an der Lärmquelle (Verkehrsreduktion, Temporeduktion) konnten zum Beispiel die Kapellenstrasse und die Obere Schosshaldenstrasse (Sperrung des Friedhofwegs für den motorisierten Durchgangsverkehr) saniert werden. In den Quartieren gilt flächendeckend Tempo 30, die Verkehrszahlen auf dem Quartiernetz sind in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Entlang den Quartierstrassen sind die Anwohnenden kaum mehr übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Weitere Massnahmen wurden entsprechend SRB 076 vom 17. Februar 2000 "Ausführungskredit Lärmschutz und Gestaltung: 1. Etappe" ausgeführt. Insgesamt wurden an 43 km Stadtstrassen die Immissionsgrenzwerte überschritten.

Trotz diesen Massnahmen bleibt das Übergangnetz gegenüber den Quartierstrassen einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt. Verantwortlich dafür ist der quartiereigene Ziel- und Quellverkehr. Im Stadtteil V erhöhen sich die Frequenzen des öffentlichen Verkehrs mit dem Neubau des Tramdepots Bolligenstrasse. Zusammen mit der baulichen Entwicklung um den Breitenrainplatz ist kurz- und mittelfristig nicht mit einer deutlichen Verkehrsabnahme zu rechnen. Damit die Wohnqualität gestärkt wird, sind hier mit dem MJP 2010 passive Schallschutzmassnahmen geplant (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter).

Schallschutzfenster werden gemäss VK 95 auf dem verkehrsorientierten Basisnetz, bei Strecken mit Alarmwertüberschreitungen eingesetzt. An insgesamt 11,1 km Strassen ist nach Ansicht des Gemeinderats bis zum Ablauf der Sanierungsfrist gemäss LSV (2018) keine für die Lärmsanierung ausreichende Verkehrsreduktion möglich. Diese Strecken bleiben gemäss VK 95 verkehrsorientiert. Der Gemeinderat gelangt zu dieser Beurteilung, da an diesen Strassen Verkehrsreduktionen von etwa 75 % notwendig wären, damit die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden (Laupenstrasse, Effingerstrasse, Schwarztorstrasse, usw.). Die Grundlagen, um eine solche Reduktion zu erreichen, sind nicht in Sicht. Ebenso fehlt es an einem realisierbaren Vorgehenskonzept. Es sind auch keine Anzeichen für eine grundsätzliche Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden vorhanden, welche die notwendige Verkehrsreduktion auf freiwilliger Basis (vermehrter Autoverzicht) zur Folge hätte. Nach Ansicht des Gemeinderats ist es deshalb nötig und gesetzliche Pflicht, den Anwohnerinnen und Anwohnern an diesen lärmigen Strassen jetzt zu helfen und sie nicht auf später zu vertrösten. Die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner dieser lärmexponierten Wohnungen soll verbessert werden.

3. Der Mehrjahresplan 2010

Der Bund zahlt Beiträge an die gesetzlich notwendigen Schallschutzmassnahmen. Dazu ist ein Strassensanierungsprogramm (SP) mit dem zugehörigen Antrag für die Aufnahme in die Programmvereinbarung (zwischen Bund und Kanton) beim Kanton einzureichen. Die Programmvereinbarung definiert die zu sanierenden Strassenabschnitte und ist die Grundlage für die vom Bund bereitzustellenden Mittel. Nachdem der Stadtrat der Vorlage zugestimmt hat, werden diese Unterlagen eingereicht.

Die Vorarbeiten für den Mehrjahresplan 2010 wurden nach den Vorgaben des Kantons und den Vorschriften der eidgenössischen Lärmschutzverordnung erstellt. Deshalb ist eine Subvention des Bundes grundsätzlich möglich.

Höhe der Subventionen: Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entrichtet der Bund Subventionen von Fr. 200.00, respektive Fr. 400.00 pro Fenster, plus einen Sockelbetrag von 15 % der Ingenieurkosten (NFA [Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen] vom 1. Januar 2008). Die restlichen Kosten verbleiben bei der Strasseneigentümerin. Diese Kostenaufteilung entspricht gemäss dem Willen des Gesetzgebers dem Verursacherprinzip. Dabei ist der Nutzen, den eine Strasse der Eigentümerin bringt, mitberücksichtigt.

Umfang der Sanierungen: Der MJP 2010 enthält folgende Strecken, wobei die Massnahmen bei Wohnbauten vorgesehen sind (vgl. Beilage):

Stadtteil III

- Laupenstrasse, Abschnitt Bühlstrasse bis Hirschengraben
- Zieglerstrasse, Abschnitt Laupenstrasse bis Effingerstrasse
- Effingerstrasse, Abschnitt Zieglerstrasse bis Hirschengraben
- Schwarztorstrasse, Abschnitt Zieglerstrasse bis Sulgeneckstrasse
- Sulgeneckstrasse, Abschnitt Schwarztorstrasse bis Sulgenrain
- Morillonstrasse, Abschnitt Seftigenstrasse bis Chutzenstrasse

Stadtteil V

- Moserstrasse, Abschnitt Viktoriaplatz bis Breitenrainplatz
- Breitenrainplatz, Abschnitt Moserstrasse bis Rodtmattstrasse
- Rodtmattstrasse, Abschnitt Breitenrainplatz bis Tellstrasse

4. Zusammenstellung der Kosten

Gesamtkosten brutto	Fr. 3 335 200.00
Subventionen durch den Bund/Kanton	Fr. 420 728.00

Anteil Stadt (netto) Fr. 2 914 472.00

	Planung alt (MIP 2010 - 2017)	Planung neu (nach Präzisierung)	Veränderungen
Bruttokosten	6 310 000.00	3 335 200.00	-2 974 800.00
Subventionen	2 110 000.00	420 728.00	-1 689 272.00
Nettokosten	4 200 000.00	2 914 472.00	-1 285 528.00

Aufteilung des MJP 2010 auf die folgenden Jahre

Aufteilung	Nettokosten alt	Nettokosten neu	Veränderung
2010	230 000.00	0.00	- 230 000.00
2011	900 000.00	530 000.00	- 370 000.00
2012	1 600 000.00	1 540 809.00	- 59 191.00
2013	1 240 000.00	639 191.00	- 600 809.00
2014	230 000.00	204 472.00	- 25 528.00
Total	4 200 000.00	2 914 472.00	-1 285 528.00

5. Folgekosten

Die Folgekosten der beantragten Investition setzen sich wie folgt zusammen:

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	2 914 472.00	2 623 025.00	2 360 723.00	1 129 129.00
Abschreibung 10%	291 447.00	262 302.00	236 072.00	112 912.00
Zins 3,1%	90 348.00	81 313.00	73 182.00	35 002.00
Kapitalfolgekosten	381 795.00	343 615.00	309 254.00	147 914.00

6. Weiteres Vorgehen

Mit den bisher vom Stadtrat bewilligten Mehrjahresplänen konnten rund 70 % der Strecken am Basisnetz mit Alarmwertüberschreitungen saniert werden. Nach Abschluss des vorliegenden MJP 2010 erhöht sich dieser Anteil auf ca. 85 %. Um die danach noch verbleibenden Sanierungen, bis zum Ablauf der Sanierungsfrist (2018) zu bewältigen, ist mindestens ein weiterer Mehrjahresplan in der Grössenordnung des MJP 2010 erforderlich.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Lärmschutz an Stadtstrassen; Ausführungskredit für den Mehrjahresplan (MJP) 2010.
2. Er bewilligt für die Ausführung des MJP 2010 einen Kredit von netto Fr. 2 914 472.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I2200003 (Kostenstelle 220500). Die Beitragsleistungen Dritter sind zu Abschreibungszwecken zu verwenden.
3. Dieser Beschluss unterliegt gemäss Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte vom 16. Mai 2004 (RPR; SSSB 141.1) dem fakultativen Referendum.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, den Beschluss zu vollziehen.

Bern, 18. Oktober 2010

Der Gemeinderat