

# **Zu Traktandum 6 der Sitzung des Grossen Gemeinderats Steffisburg vom 23. August 2024: Tiefbau/Umwelt; Hartlisbergstrasse; Sanierung Waldabschnitt; Bewilligung eines Verpflichtungskredits von CHF 1'740'000.00**

## **Stellungnahme Grüne Steffisburg**

Die Grünen Steffisburg haben sich seit letztem Oktober intensiv mit diesem Geschäft auseinandergesetzt, schrieben mehrere Stellungnahmen an die Abteilung und hatten mit Abteilungsleiter Martin Deiss und Gemeinderat Marcel Schenk am 19.1.2024 eine diesbezügliche Besprechung. Zudem wurden viele Begehungen getätigt und Beratungen in Anspruch genommen von einem Strassenbauingenieur aus Thun und einem Verkehrsexperten aus Winterthur.

Beim Projekt geht es um die

- Tauglichkeit (Kapazität/Leistung, Bequemlichkeit)
- Sicherheit
- Oekologie, insbesondere bezüglich Klima gemäss Energieleitbild
- Kosten/Nutzen

die sich gegenseitig beeinflussen und im Traktandum 6 der Sitzung 4 vom 23. 8.2024 angesprochen werden.

## **Zusammenfassung**

**Die Grünen Steffisburg empfehlen die Bewilligung für den Kredit abzulehnen**, weil die Notwendigkeit des massiven Ausbaus nicht belegt ist, dieser bezüglich Nutzen und Sicherheit kontraproduktiv ist, und hohe nicht notwendige Klima- und finanzielle Schulden bewirkt. Auch eine Sanierung des Belags erachten die Grünen als noch nicht notwendig, würden jedoch als Kompromiss einem Kredit zustimmen für eine reine Sanierung des Belags samt Tragschicht.

## **Begründungen**

### **Tauglichkeit**

Tauglichkeit Die Abteilung schreibt: «Sowohl der Strassenoberbau wie auch die Hangsicherungen müssen ersetzt werden.» Selbstverständlich muss jeder Strassenbelag irgendwann erneuert werden, die Frage ist wann und wie. Der Belag ist heute in besserem Zustand als im fast identischen Traktandum 9 der Sitzung 6 vom 20.10.2023 dargestellt, da einige der damals vorgestellten Schäden zwischenzeitlich repariert wurden (siehe Bild der Reparatur an einer Ausweichstelle). Der von uns konsultierte Strassenbauingenieur riet während eines

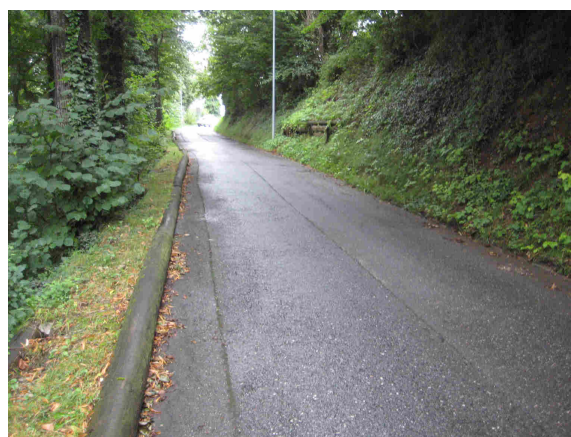


Augenscheins ebenfalls zu einer kompletten Sanierung des Belags (Lebensdauer ~15 Jahre) und allenfalls des Unterbaus (Lebensdauer ~30 Jahre), was aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht nötig sei. Bezüglich der Hangsicherungen aus Eisenbahnschienen und Baumstämmen meinte er, man solle besser möglichst wenig machen, da sie vermutlich nur für den Bau nötig gewesen waren.

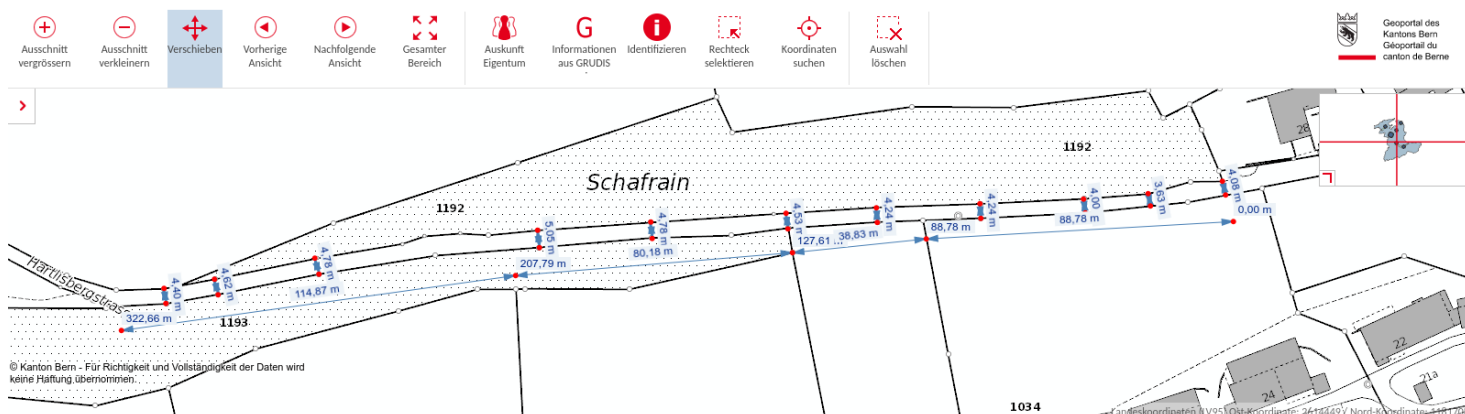
Natürlich beeinträchtigen kleine Unebenheiten das Fahrgefühl: die Bequemlichkeit nimmt ab. Dies *erhöht* jedoch die Sicherheit. Erst bei ernsthaften Schäden nimmt sie ab.

Die Kapazität der Strasse genügt beim vorliegenden kleinen Verkehrsaufkommen vollauf, auch wenn beim Kreuzen von breiten Fahrzeugen (LKW/Traktor/PW) die Ausweichstellen (durchschnittlich alle 100 m) benützt werden müssen. Dieser Vorgang ist selten genug, dass die beabsichtigte Verbreiterung die Kapazität kaum erhöhen würde. Der Gemeinderat gibt als primäre Begründung für den beabsichtigten höheren Ausbaustandard, also *Neubau* an, «dass es die einzige Zufahrt in diesem Gebiet ist.» Aus unserer Sicht ist das keine stichhaltige Begründung. Die Benutzergruppen werden aufgelistet, jedoch keine Nutzungsanalyse gemacht. Eine solche wäre aus unserer Sicht zwingend, um einen dermassen teuren Ausbau der Strasse begründen zu können. Der von uns beigezogene Verkehrsexperte Kurt Egli schrieb uns, dass Angaben fehlten, «insbesondere die Verkehrsmengen (DTV und Spitzenstunden), die Häufigkeit, Art und Orte der Begegnungsfälle, die Unfallstatistik und die Analyse der Schwachstellen oder gar Sicherheitsdefizite. Man müsste wissen, wie viel Verkehr die Ziele/Quellen Pfadiheim, Panoramarestaurant, etc. verursachen. Und zwar nach Zeitpunkten. Spitze, Tage, Wochenenden etc. Es ist zu vermuten, dass auch in der absoluten Spitzen-Spitze nur wenige Autos pro Minute unterwegs sind (und noch weniger Velos).» Die im Bericht Herzog Ingenieure erwähnte Verkehrszählung von 2013 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 1700

Einzelfahrten ist heute gemäss unseren eigenen Feststellungen kleiner. In neun verschiedenen Begehungen mit total drei Stunden Aufenthalt fuhren ca. 100 PW durch, ein Traktor, ein Motorrad, ein Quad, ein Elektrovelo, Null Velos und Null LKW. Deshalb sind die von Herzog Ingenieure angenommenen zusätzlichen 85 LKW-Fahrten pro Tag unrealistisch, ausser zu Zeiten, wo es z.B. eine Baustelle gibt. Wenn wir unsere Daten auf 14 Stunden extrapolieren und eine Nachtruhe annehmen, ergibt das eine DTV von ca. 500 Einzelfahrten.



*Rundhölzer in der Waldpartie*



Die im kantonalen Geoportall angegebenen Werte zeigen die totale Breite des Belags und sind heute teilweise überdeckt durch Erde oder auf dem Rand liegenden Rundhölzer. Unsere eigenen Messungen per Massstab zeigen ähnliche Werte.

## Sicherheit

Die Abteilung argumentiert *gegen* eine Überbreite der Strasse (gemeint ist die ganz früher anvisierte Breite von 4.8 m) mit der Begründung: «Bei einer grösseren Fahrbahnbreite wird das Kreuzen von PW/PW vereinfacht, jedoch wird die gefahrene Geschwindigkeit dadurch grösser, was wiederum

die Sicherheit für den Langsamverkehr beeinträchtigt.» Hier sind wir völlig einverstanden, schliessen jedoch ebenfalls daraus, dass die heutige Breite (durchschnittlich 4.3 m ausserhalb der Ausweichstellen) die Sicherheit gegenüber einer Verbreiterung auf 4.5 m eben *begünstigt*. Und zwar deshalb, weil geringere Breiten zwar zu geringeren Überhol- und Kreuzungsabständen führen, jedoch auch zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten und höherer Achtsamkeit. Statistische Untersuchungen belegen, dass es bei Fahrspuren *unter* Normbreite *weniger* tödliche Unfälle gibt. Deshalb ist die Begründung der Abteilung für die Verbreiterung auf 4.5 m (die Einhaltung der VSS-Norm für das Kreuzen von PW und Velo bei 50 km/h und Steigung > 4%) bezüglich Sicherheit nicht stichhaltig. Ausserdem wurde uns in der Besprechung vom 16.1.2024 versichert, dass die Sicherheit der Velofahrenden sehr hoch gewichtet werde und dass bei einem Verzicht auf einen Randwulst 0.2-0.3 m weniger Breite nötig seien, also 4.2-4.3 m Strassenbreite resultiert. Diese Möglichkeit erwähnt auch der Gemeinderat im Fazit etwas unklar und widersprüchlich. Diese Breite ist *schon heute auf fast der ganzen Strecke vorhanden*, gemäss kantonalem GIS und eigenen Messungen. Lediglich an drei kurzen Stellen im untersten Teil der Strasse (ausserhalb des Waldes) ist sie leicht darunter.

Das heisst, eine generelle Verbreiterung ist *nicht* nötig. Verkehrsexperte Kurt Egli sagt: «Sicherheit: Die Begegnungsfälle zwischen Motorfahrzeugen dürften heute kein Problem darstellen. Die Strasse ist so schmal, dass zum Kreuzen verlangsamt werden muss. Unter Umständen sind auch die Ausweichstellen in Anspruch zu nehmen. Bei den Begegnungsfällen zwischen Velos / E-Bikes und grösseren Fahrzeugen (PW, LNF, LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge) ist die Lage differenzierter. Talwärts besteht vermutlich kaum ein Problem. Das Tempo der Velos ist auf der kurzen Strecke wohl genügend hoch. D.h. Überholvorgänge [zwischen den Ausweichstellen oder allenfalls überhaupt] sind nicht notwendig. Bergwärts müssen Autos ein Velo mit ca. 1.5 m Abstand überholen. [Damit] gibt es keine zügige Überholmöglichkeit bergauf. D.h. hinter Velos nachfolgender Verkehr muss stark abbremesen und sehr vorsichtig überholen.» Dies ist jedoch sicherer und angenehmer, als wenn auf einer leicht breiteren Strasse schneller überholt oder gekreuzt wird.

Beim Verzicht auf die projektierte hohe Stützmauer würden auch die projektierten Geländer und eine Leitplanke entfallen. Diese dienen vermeintlich der Sicherheit, sind jedoch für den Langsamverkehr kontraproduktiv. Denn Fussgehende können heute auf der ganzen Strecke im Wald ca. 50 cm talwärts ausweichen, was durch ein Geländer verunmöglicht würde. Im Gegenteil, die Gefahr besteht, dass sie eingeklemmt oder sonst durch das Geländer verletzt würden. Auch für Velofahrende stellen Geländer ein Sicherheitsrisiko dar, denn sie verhindern nicht, dass sie darüber geschleudert werden, und sie können Verletzungen bewirken, die sonst nicht passieren würden.

Das heisst, entgegen der Normen-Logik wäre es für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, jedoch insbesondere den Langsamverkehrenden, besser, auf die normgemässe Verbreiterung zu verzichten, da diese eine *Verschlechterung* der Sicherheit bewirken würde. Gemäss dem Strassenbauingenieur sind VSS-Normen nicht zwingend: es sind Empfehlungen, nicht Gesetze. Jedoch entstehen bei einem Neubau Haftungsfragen. Bei einer reinen Belagssanierung entsteht kein Neubau mit solchen Haftungsfragen.

Für die Beibehaltung der bestehenden Breite spricht ebenfalls die Tatsache, dass eine sehr ähnliche Strasse auf Gemeindegebiet, nämlich diejenige nach Schwendibach via Allmerüti, vom genau gleichen Typ ist, mit derselben Breite oder sogar leicht darunter, und ebenfalls mit Ausweichstellen

ca. alle 100 m. Auf dieser Strasse sind weniger PW, jedoch mehr Velos unterwegs, und sie ist länger. Die Begegnungswahrscheinlichkeiten dürften ähnlich sein.

## Oekologie

Auch mit einem gemäss Botschaft angedachten Anteil Zirkulit-Beton in der Stützmauer bleibt die Klimaschuld eines solchen Bauwerks hoch. Bei einer reinen Belagssanierung wäre sie viel tiefer. Zudem gibt es neuerdings die Möglichkeit, klimapositiven Asphalt herzustellen durch Beimischung von Pflanzenkohle, wie die Tiefbauämter der Kantone Basel-Stadt und -Land begonnen haben. Bisher wurden 4000 Tonnen mit 2-3% Pflanzenkohle in verschiedenen Strassen dieser Kantone verbaut, bis auf eine Höhe von 600 müM (Rünenberg). Dieser Klimaschutz-Asphalt stellt eine *Klimasenke* von etwa -23 kg CO<sub>2eq</sub> pro Tonne dar und kostet etwa Fr. 190.-/t statt Fr. 95.-/t für normalen Asphalt, der jedoch eine *Klimabelastung* von etwa 31 kg CO<sub>2eq</sub>/t darstellt. Der Klimaschutzasphalt wird für die Tragschicht verwendet, welche je nach Beanspruchung zwischen 7 und 18 cm dick ist und mit einer 3 cm dicken Deckschicht aus normalem Asphalt überdeckt wird. (Nach Auskunft Tiefbauamt Basel-Stadt, Michael Schweizer)

Bei einer kompletten Belagssanierung würden 200-300 Tonnen für den Abschnitt Hartlisbergstrasse benötigt. Die Mehrkosten des Klimaschutzasphalts wären sehr klein im Verhältnis zu den Einsparungen, wenn keine Stützmauer gebaut würde, und dadurch könnte die Forderung des Steffisburger Energieleitbildes «bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um -50% gegenüber 2020 zu erreichen», unterstützt werden.

## Kosten/Nutzen

*Die hohen Kosten von ca. 1,7 Millionen Franken für etwa 300 m Strasse wären nur bei einem entsprechend hohen Nutzen gerechtfertigt. Der Hauptnutzen ist subjektiv, drückt die Solidarität der Gemeinde mit den EinwohnerInnen von Hartlisberg aus. Objektiv stellt das Projekt eine*

*Verschlimmbesserung dar. Die sehr minime Zeitersparnis durch durchschnittlich etwas höhere Geschwindigkeiten von Motorfahrzeugen (z.B. 5 Sekunden bei 50 km/h statt 40 km/h), und Wegfall von seltenen Wartezeiten an den Ausweichstellen, stehen einem Verlust der heutigen romantischen Attraktivität entgegen, sowie einem möglichen Mehrverkehr durch auswärtige Autotouristen und -Hundehalter mit dem Ziel Hartlisbergwald. Die Sicherheit näme ab, nicht zu. Für den Bau müssten wohl Bäume gefällt werden. Wir stellen fest, ausser der Solidaritätsbekundung hätten die Hartlisberger eher Nachteile als Vorteile.*



*Dieser prächtige Baum und weitere müssten einer Verbreiterung weichen.*

Grüne Steffisburg, 17.8.2024, Text und Bilder: Theo Schmidt, Sekretär