

Einwohnergemeinde



Ipsach



Kirschbaumweg, Ipsach

Zustandsbeurteilung / Kostenvoranschlag / Bemerkungen
Bericht des Bauingenieurs

Biel, 11.06.2020

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Visuelle Zustandkontrolle Kirschbaumweg	3
3. Angaben zu den Werkleitungen	3
4. Zustandsbeurteilung / Ergebnis der visuellen Kontrolle	4
5. Sanierungsvarianten und Kostenschätzungen für alle Abschnitte	6
5.1 Bau- und Planungskosten.....	7
5.2 Wahl der Variante.....	7
6. Ergänzende Bemerkungen zu anstehenden Verkehrsfragen	8
6.1 Sicherung der Fussgängerübergänge entlang der Huebstrasse :.....	8
6.2 Privatparkplätze auf der Fahrbahn und Parkordnung:.....	9
6.3 Option Einführung einer Tempo-30-Zone	9
Fotodokumentation	11

Beilage A Situationsplan 1 :200 mit Datum 30.08.2016

1. Einleitung

Im Sommer 2016 wurde das Ingenieurbüro Aeschbacher & Partner AG von der Gemeinde Ipsach mit der Zustandsanalyse des Kirschbaumwegs beauftragt.

Anhand der visuellen Kontrolle, kombiniert mit den vorhandenen Werkleitungsplänen, ergab sich ein genaues Bild des Strassenzustandes.

Ergänzend zum Zustandsbericht wurden drei Sanierungsvarianten mit einer groben Kostenschätzung abgegeben.

2. Visuelle Zustandskontrolle Kirschbaumweg

Bei der Inspektion wurden folgende Hauptaspekte kontrolliert und beurteilt :

- Fahrbahn- und Trottoirbelag : Oberfläche / Belagsschäden / Risse / Belagsflicke
- Strassenentwässerung und Einlaufschächte
- Kanalisations- und Werkleitungsschächte

Der Situationsplan 1 :200 mit Datum 30.08.2016 zeigt die Resultate der Zustandsaufnahmen (**Beilage A** zu diesem Bericht).

Die Hauptfeststellungen der visuellen Zustandskontrollen sind im Kapitel 4 aufgeführt.

3. Angaben zu den Werkleitungen

Im Kirschbaumweg befinden sich folgende unterirdische Leitungen (Werkleitungen) :

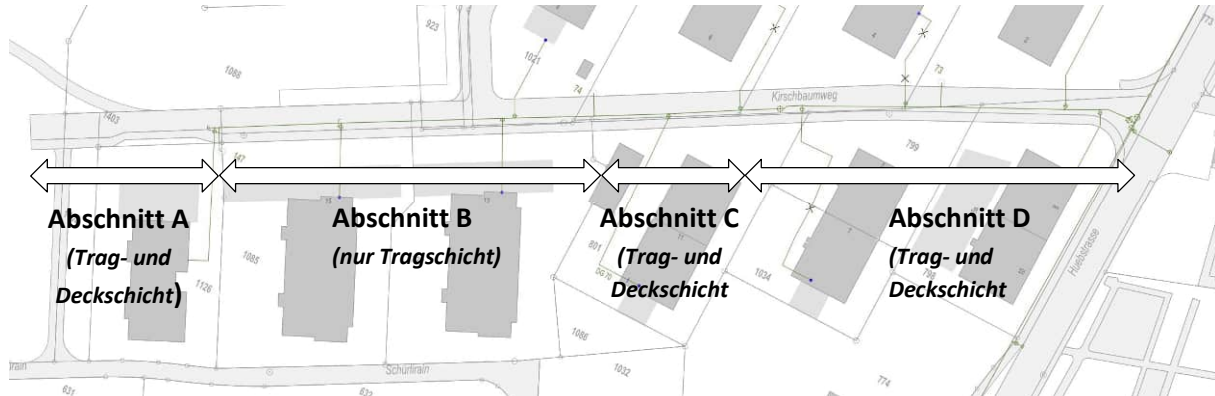
- Abwasserleitung der Gemeinde
- Trinkwasserleitung der SWG
- Gasleitung der ESB
- Elektrizitätsnetz der BKW und öffentliche Beleuchtung
- Telefon- und Fernsehnetz der Swisscom und Evard

Es sind zahlreiche Grabarbeiten mit Belagsflicken für den Einbau, den Ersatz oder das Ausbessern von Werkleitungen ausgeführt worden. Zum Beispiel :

- Gasleitung (ausgeführt 1992 und 2007)
- Trinkwasserleitung SWG (ausgeführt 2007 und 2015)
- Diverse Arbeiten am Elektrizitätsnetz (Ausführungsjahre unbekannt)

4. Zustandsbeurteilung / Ergebnis der visuellen Kontrolle

Der Kirschbaumweg wurde in vier Abschnitte unterteilt:



Abschnitt A : keine besonderen Bemerkungen. Die Fahrbahn und das Trottoir sind beide in einem guten Zustand. Trag- und Deckschicht vorhanden.



Abschnitt A : Gesamtüberblick



Abschnitt A : Einlaufschacht und Rost in Ordnung

Abschnitt B : in diesem Abschnitt fehlt bis heute der Deckbelag. Der Tragschicht weist zahlreiche Flicker auf. Die Strassenentwässerung ist nicht gewährleistet, weil die Roste der Einlaufschächte 3-5cm höher als das Niveau der Tragschicht sind (wegen Setzungen und wegen des fehlenden Deckbelages). Der Belag im Trottoir und auch in der Fahrbahn sind in einem schlechten Zustand.



Abschnitt B : Einlaufschächte und Schachtdeckel.



Abschnitt B : verschiedene Belagsschäden



Diverse Belagsflicken durch Werkleitungsarbeiten

Abschnitt C : In diesem Abschnitt liegen die Hauptschäden im Bereich der Besteinung zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir. Der Fahrbahnbelag weist Risse und einen Belagsflick auf die ganze Länge des Abschnittes auf. Für diesen Abschnitt ist eine Instandsetzung der Pflastersteinreihe nötig.

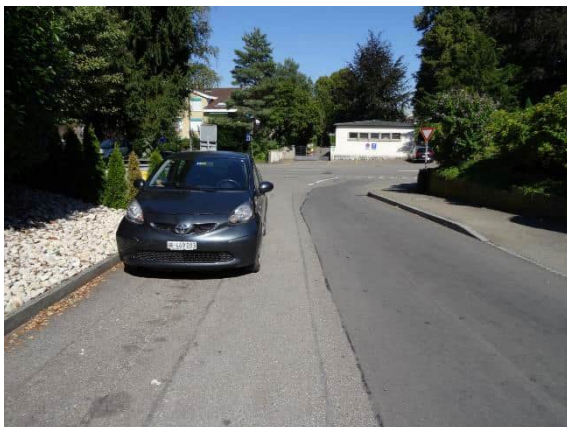


Abschnitt C : Schäden längs der Besteinung



Abschnitt C : diverse Risse im Belag

Abschnitt D : im Grabenbereich der SWG wurde im Jahr 2015 die Tragschicht und der Deckbelag eingebaut, welcher sich in einem relativ guten Zustand befindet (Breite ca. 2.00m). In der restlichen Fahrbahnfläche (ca. 3.50m) sind zahlreiche Belagsflicken vorhanden. Auch der Belag im Trottoir weist mehrere Belagsflicken auf.



Abschnitt D : neuer Belag mit Deckschicht



Abschnitt D : diverse Belagsflicken im Trottoir

5. Sanierungsvarianten und Kostenschätzungen für alle Abschnitte

Aufgrund der Ergebnisse der visuellen Kontrolle unterbreiten wir drei Sanierungsvarianten.

Variante MINIMUM : in dieser Variante werden nur die dringlichsten Arbeiten berücksichtigt. Es handelt sich um die Instandsetzung des Abschnittes B mit dem Einbau eines neuen Belags in der Fahrbahn und im Trottoir sowie die Erneuerung der Einlaufschächte. Andererseits werden auch die Arbeiten für die Instandsetzung der Besteinung im Abschnitt C berücksichtigt.



Variante MEDIUM : zusätzlich zu den Arbeiten für die Variante MINIMUM, ist der Einbau von Deckbelag im Abschnitt C vorgesehen. Im Abschnitt D soll der Fahrbahnbelag (Deckbelag) ersetzt werden, davon ausgenommen wird der Belag von 2015 im SWG-Graben. Ein Teil des Trottoirbelages, der sich im schlechtesten Zustand befindet, wurde ebenfalls berücksichtigt.



Variante MAXIMUM : Für diese Variante wurde ein ganzflächiger Deckbelageinbau für das Trottoir und die Fahrbahn errechnet. Die Kosten für die Instandsetzung der aller Einlaufschächte wurden ebenfalls berücksichtigt.



5.1 Bau- und Planungskosten

Variante	Kostenschätzung Baumeister	Planungs- und Bauleitungskosten	Gesamtkosten inkl. MWST
Var. MINIMUM	CHF 115'000.-	CHF 20'000.-	CHF 135'000.-
Var. MEDIUM	CHF 170'000.-	CHF 25'000.-	CHF 195'000.-
Var. MAXIMUM	CHF 220'000.-	CHF 35'000.-	CHF 255'000.-

5.2 Wahl der Variante

An der Sitzung vom Donnerstag, 14. Mai 2020 wurde zusammen mit den Gemeindevertretern die Variante MAXIMUM gewählt. Die Argumente dieser Wahl beruhen auf folgenden Elementen :

- Die Ausführung der Variante MINIMUM würde für eine Gemeindestrasse keinen akzeptablen Standard ergeben.
- Die Ausführung der Variante MEDIUM würde einige Bereiche in einem sehr kontrastreichen Zustand zum neu instandgesetzten Abschnitt erscheinen lassen. Ein Unterhalt dieser Bereiche müsste mittelfristig eingeplant werden.
- Mit der Variante MAXIMUM wird eine für die Gemeinde nachhaltige der Investition gewährleistet.

6. Ergänzende Bemerkungen zu anstehenden Verkehrsfragen

6.1 Sicherung der Fussgängerübergänge entlang der Huebstrasse

Während unserer Begehung vor Ort am Kirschbaumweg wurden wir von Anwohnern betreffend die Sicherheit der Fussgänger angesprochen, besonders betreffend Schüler.

Die Einmündung Kirschbaumweg in die Huebstrasse ist für die Schulwege von grosser Bedeutung. Die stark ausgeweitete Einmündung ist in Bezug auf die Fussgängerquerung problematisch.



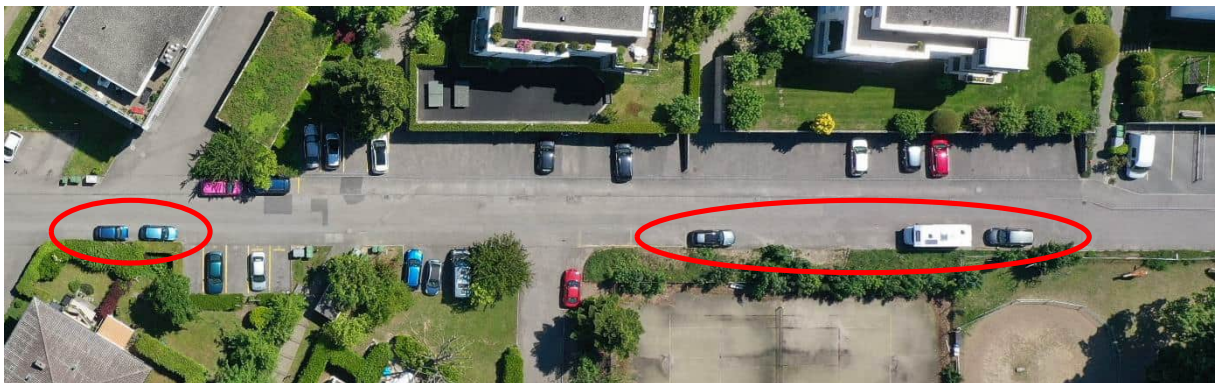
Wir empfehlen im Zuge der Arbeiten im Kirschbaumweg diesen Punkt zu untersuchen, um die Sicherheit der Fussgänger in diesem Bereich zu verbessern. Zu prüfende Lösungsansätze:

- Markierung Fussgängerstreifen
- Erstellung Trottoirüberfahrt
- Anpassung Einmündungsradien zu Verbesserung Sichtbeziehung Fahrverkehr mit Fussgängern

6.2 Privatparkplätze auf der Fahrbahn und Parkordnung

Ein weiterer abzuklärender Punkt sind die Privatparkplätze, die sich direkt auf der Fahrbahn befinden. Einige dieser Privatparkplätze waren im Rahmen von offiziellen Anfragen an die Gemeinde genehmigt worden. Allerdings können auch andere Fahrzeuge inoffiziell parkieren.

Die Fotos zeigen der Parksituation. Es konnten ca. 10 parkierte Fahrzeuge gezählt werden. Es wäre zu prüfen, ob im Rahmen der Strassensanierung eine Parkordnung mit klar definierten Parkplatzstandorten eingeführt werden soll.



6.3 Option Einführung einer Tempo-30-Zone

Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Kirschbaumweg wäre denkbar. Dieses Regime eignet sich grundsätzlich für derartige Quartierstrassen. Damit könnten auch die zwei obgenannten Punkte (Sicherheit Fussgänger an der Kreuzung zur Huebstrasse und Parkplätze auf der Fahrbahn) behandelt werden.

Die Planungs- und Realisierungskosten* für Tempo-30-Massnahmen liegen in der Grössenordnung von CHF 40'000 bis CHF 80'000, je nach Umfang der gewählten Massnahmen (Trottorüberfahrt, Grünelemente, Parkplätze usw.).

* (Mehrkosten gegenüber reiner Strassensanierung ohne Tempo-30-Massnahmen)

Wird Tempo 30 in Erwägung gezogen, sollte vorgängig ein entsprechendes Gutachten mit Strassenraumkonzept für eine Tempo-30-Zone erstellt werden. Darauf aufbauend ist dann das Strassenbau- und sanierungsprojekt zu erarbeiten. Damit kann ein effizientes Vorgehen gewährleistet werden (Nutzung der Synergien durch Kombination von Strassensanierung und Verkehrsberuhigungsmassnahmen).

Fotodokumentation





Beilage A : Situationsplan 1 :200 / 30.08.2016 / Abschnitt « Ost »



Beilage A : Situationsplan 1 :200 / 30.08.2016 / Abschnitt « West »

