

Regierungsratsbeschluss

vom 16. Dezember 2003

Nr. 2003/2372

KR.Nr. I 176/2003 (BJD)

Interpellation Rolf Sommer (SVP, Olten): Vergoldetes Strassenbauprogramm (05.11.2003) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Die Tal- oder Nordseite der Dorfeinfahrt der Kantonsstrasse von Aarau nach Schönenwerd wurde in den vergangenen Monaten umfangreich saniert.

Die neue Lärmschutzwand schützt die Bewohner des Ostquartiers von Schönenwerd vor dem Strassenlärm. Aber die Leitplanken vor der Lärmschutzwand empfinden viele nun als unnötig und luxuriös, denn der hohe Strassenbordstein (ca. 20 cm) weist schon eventuelle Crash-Fahrzeuge ab und das glauben sogar Strassenbaufachmänner. Im weiteren sollen die Lärmschutzwandelemente mit den diagonalen Lamellen nicht gerade „ab Stange“, sondern um einiges teurer und speziell gefertigt, als die mit den vertikalen Lamellen (siehe Bahnhof Dulliken), sein.

Man bekommt zu hören: «Welches GAU-Fahrzeug könnte die Bordsteinkante überwinden und die ca. alle 3 Meter verankerte Lärmschutzwand durchbrechen?» oder «Man habe immer gemeint, der Kanton müsse sparen. Ist diese Ausführung der Sparansatz?».

Fragen:

1. Welche Sicherheitsnormen rechtfertigen die Leitplanken vor der Lärmschutzwand ausserorts und innerorts, im Speziellen die, hinter den Verkehrsinseln?
2. Warum wurden verschiedenen Materialien (innerorts Holz, ausserorts Betonmaterialien) und Lamellenstrukturen (vertikale und diagonale) für die Lärmschutzwand verwendet?
3. Können die detaillierten Stückpreise der verschiedenen Lärmschutzwandelemente und ein Vergleich zu den Projektkosten angegeben werden, wenn die billigste Variante ausgeführt worden wäre (mit und ohne Leitplanken)?
4. Welche Ingenieurbüros etc. sind bei der Projektierung und Ausführung involviert?
5. Wer genehmigte das oben genannte Strassenbauprojekt und wurden die Kosten auf die allgemeinen kantonalen Sparanstrengungen und WoV-Tauglichkeit überprüft?
6. Wie wird der nachhaltige Kantonsstrassenunterhalt in die Kantonsstrassenprojektierungen einbezogen?

2

2. **Begründung (Vorstosstext)**

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Einleitung

Seit Inkrafttreten der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) müssen bestehende Strassenzüge, welche durch ihren Fahrzeugverkehr wesentlich zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte beitragen, lärmtechnisch saniert werden. Wird bei ortsfesten Anlagen mehrheitlich der Immissionsgrenzwert überschritten, wird der Anlagehalter verpflichtet, seine Anlage zu sanieren soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Aus diesem Grund wurde ein Strassenlärm-Teilsanierungsprogramm (TSP) gemäss Art. 19 LSV in Auftrag gegeben. Das Sanierungsprogramm gibt Aufschluss über Art und Wirksamkeit von Lärmsanierungsmassnahmen. Der Bericht wird nach einer internen und externen Vernehmlassung vom Regierungsrat sowie vom BUWAL und ASTRA genehmigt. Im TSP von Schönenwerd ist als sinnvolle Lärmsanierungsmassnahme die Lärmschutzwand (LSW) entlang der T5 ausgewiesen.

Lärmschutzwände sind ausgezeichnete Schallhindernisse, wirken aber oft und schnell störend im Ortsbild. Lärmschutzwände sind daher zum besseren Einbinden in die Umgebung zu gestalten, sei es durch die Wahl der Elemente, durch nachträgliche Bepflanzung oder durch eine Farbgebung. Die Einwohnergemeinde Schönenwerd, die ebenfalls einen Teil der Kosten übernimmt, wurde auf ihren Wunsch hin in den Entscheidungsprozess einbezogen. Der ausgeführte Gestaltungsvorschlag wurde von Gemeinde und Kanton befürwortet.

Die Lärmschutzwand an der T5 in Schönenwerd ist an der erhöhten Lage auf dem Strassendamm speziell markant gelegen und vom Dorf gut sichtbar. Aufgrund der vorhandenen Situation, mit einer Stützmauer auf der südlichen Strassenseite und der neuen LSW (Länge 400 m) auf der Nordseite, entsteht für Verkehrsteilnehmer eine Kanalwirkung. Da am westlichen Ende der LSW bereits die Ortseinfahrt ist, sollte mit der Gestaltung der LSW auch eine Monotoniewirkung durch Abwechslung in den Betonelementen vermieden werden.

3.2 Zu Frage 1

Vor der neuen LSW wurde ein Leitschrankensystem aufgebaut. Gemäss VSS-Richtlinie ist ab einer Dammhöhe von 3.00 m ein Leitschrankensystem notwendig. Die LSW selber konnte aufgrund der räumlichen Randbedingungen nicht mit vertretbarem technischem und finanziellem Aufwand als Absturzsicherung (z.B. als New Jersey Element) ausgebildet werden. Die Hauptproblematik wäre in einer zu aufwändigen Foundation im Böschungsbereich gelegen. Mit der gewählten Variante konnte die Foundation um ein entscheidendes Mass von der Böschungskante weg errichtet werden. Mit der ausgeführten Foundation der LSW und des Leitschrankensystems hat das Amt für Verkehr und Tiefbau die von der Bauzeit kürzeste und finanziell günstigste Lösung gewählt.

In den nächsten Jahren ist im Abschnitt der LSW die T5 zu sanieren. Aufgrund von Belagsuntersuchungen wird eine Belagsverstärkung vorgeschlagen (Hocheinbau). Die mit dem LSW-Bau neu erstellte Stellplatte wurde vorausschauend bereits auf diesen zukünftig erhöhten Strassenrand ausgelegt. Obwohl sich damit bis zur T5-Sanierung vergrösserte Anschlagshöhen der Stellplatten zum

heutigen Belag von ca. 18 cm (Gefährdung des Verkehrs) ergeben, kann dieser Zustand akzeptiert werden, da die ausgeführte Leitschranke bündig mit der Vorderkante der Stellplatte ist.

3.3 Zu Frage 2

Um den Übergang vom Ausserorts- zum Innerortsbereich sichtbar zu machen, wurde auf der Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungstafel ein Materialwechsel vorgenommen. Die Holzwand steht im Innerortsbereich mit den niedrigen Geschwindigkeiten (ist die Fortsetzung der bereits bestehenden Holzwand) und die Betonelemente wurden im Ausserortsbereich mit den höheren Geschwindigkeiten aufgestellt. Beide Elemente sind etwa gleich teuer (vgl. Antwort zu Frage 3). Sie weisen jedoch unterschiedliche Eigenschaften in ihrem Verhalten gegen mechanische Einflüsse (z.B. Schneepflug) auf. Im Kanton Solothurn werden aufgrund der Erfahrungen aus Betrieb und Unterhalt möglichst keine Holzelemente im Ausserortsbereich eingesetzt, insbesondere wenn die Lärmschutzwand unmittelbar an der Strasse steht.

3.4 Zu Frage 3

Für den Bau der Lärmschutzwand untersuchte das Amt für Verkehr und Tiefbau gemeinsam mit dem beauftragten Ingenieur diverse Varianten. Die Gründe für die Wahl von LSW mit vorgelagertem Leitschranksystem wurde bei der Antwort zu Frage 1 beschrieben.

Vor der Offertöffnung kann bei den aktuellen Marktpreisen nicht gesagt werden, welches Material günstiger in den Erstellungskosten ist. Dies illustrieren deutlich die im Fall der Submission für die LSW in Schönenwerd eingegangenen Angebote.

Anbieter:	Holzelement (Fr./m ²)	Betonelement (Fr./m ²)
A (Zuschlagsempfänger)	165.--	158.--
B	173.--	155.--
C	178.--	162.--
D	165.--	175.--
E	163.--	221.--
F	188.--	197.--
G	180.--	181.--
H	155.--	162.--

Ein Wechsel in der Materialwahl während oder nach der Submission war aufgrund der Konstellation der Angebote und den definierten Zuschlagskriterien nicht möglich, ohne damit nicht die Voraussetzung für eine mögliche Submissionsbeschwerde zu schaffen.

Die Mehrkosten für die Diagonalrippen (anstelle von Vertikalrippen) betragen Fr. 1'478.-- auf eine Gesamtbausumme von ca. Fr. 670'000.--. Dies entspricht 0.2 % der Bausumme. Bei den Holzelementen ist kein Preisunterschied, Betonelemente mit Diagonalen sind Fr. 8.80 pro m² teurer als Elemente mit vertikalen Rippen. Diese Mehrkosten sind nach Ansicht der Verantwortlichen im Amt für Verkehr und Tiefbau als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gestaltung sinnvoll investiert.

3.5 Zu Frage 4

Für die Projektierung und Bauleitung war die Ingenieurgesellschaft Berger Wenger Plattner AG, Aarau, und Affentranger Architekten AG, Küttigen, zuständig. Das Amt für Verkehr und Tiefbau kann der Ingenieurgesellschaft eine sehr gute Leistung in der Projektierung und Bauleitung bescheinigen.

3.6 Zu Frage 5

Das Teilsanierungsprojekt (TSP) wurde durch den Regierungsrat und das BUWAL genehmigt und anschliessend vom ASTRA zur Ausführung bewilligt. Das Strassenbauprojekt ist im Strassenbau-Teilprogramm 2001 und 2002 aufgeführt und vom Kantonsrat des Kantons Solothurn genehmigt worden.

Die Antwort auf die Frage nach der WOV-Tauglichkeit der Kosten muss wohl für immer im Dunkeln bleiben. Wir wissen nicht, was das ist. Hingegen kann festgehalten werden, dass das AVT gemeinsam mit den Projektverfassern bereits in der Projektierungsphase die unter den verkehrs- und bautechnischen Randbedingungen möglichen Ausführungsvarianten und die aus ihnen resultierenden Erstellungs- und Unterhaltskosten geprüft hat. Im Optimierungsprozess wurden auch zukünftige, bereits heute absehbare Belagsarbeiten mitberücksichtigt. Aus diesem Planungsprozess resultiert die nun ausgeführte Variante mit dem optimalen Kosten-/ Nutzenverhältnis.

3.7 Zu Frage 6

Die neue Lärmschutzwand ist mit dem vorgesehenen Hochbelagseinbau auf der Aarauerstrasse abgestimmt worden. Grundsätzlich werden die Kreisbauämter, welche für den Unterhalt zuständig sind, auch in der Planungs- und Bauphase mit einbezogen. So sind sie generell an jeder Start-sitzung und an den Abnahmen der Bauwerke anwesend. Protokolle der Bausitzungen gehen auch an das zuständige Kreisbauamt. Die beschriebene Zusammenarbeit zwischen Kreisbauamt und Kantonsstrassenplanung findet im Amt für Verkehr und Tiefbau bei allen derartigen Projekten statt.

3.8 Schlussbemerkungen

Das Amt für Verkehr und Tiefbau ist überzeugt, mit der neuen Lärmschutzwand den Bewohnerinnen und Bewohnern des angrenzenden Gebiets die lange erhoffte Lärmpegelreduktion bieten zu können. Die Bauarbeiten konnten durch die gewählte Konstruktion in kürzester Zeit (Bauzeit 2 Monate) mit einer vernünftigen und preisgünstigen Lösung realisiert werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist durch angemessene Massnahmen berücksichtigt.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau (6) RM/mr
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat