IIIIII KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Februar 2011

Nr. 2011/415
KR.Nr. K 116/2010 (BJD)

Kleine Anfrage Remo Ankli (FDP, Beinwil): Die Passwangstrasse – schlechter Zustand, hohe Kosten, unnötige Fahrten (25.08.2010)
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

Es ist gut ein Jahr ins Land gezogen, seitdem ich die Passwangstrasse bereits einmal zum Thema einer Kleinen Anfrage gemacht habe (K 097/2009). In seiner damaligen Antwort hat der Regierungsrat der Passwangstrasse einen «ordentlichen Strassenzustand» bescheinigt. Doch gleichzeitig schätzte er die Kosten für die Gesamtsanierung der 6,5 km langen Passwangstrasse vom Neuhüsli in Beinwil bis zur Abzweigung Scheltenpass in Mümliswil-Ramiswil auf rund 16 Mio. Franken – eine verblüffend hohe Summe für eine Strasse von befriedigender Qualität.

Für das Empfinden vieler Strassenbenützerinnen und -benützer ist die Passwangstrasse zumindest abschnittweise und vor allem auf der Nordseite in einem bedenklich schlechten Zustand. Selbstverständlich sind 16 Mio. Franken eine enorme Summe. Doch auf der anderen Seite ist der Kanton gehalten, Sorge zu tragen zur Passwangstrasse, die dem «Schwarzbubenland als Hauptverbindung ins Mittelland» dient, wie der Regierungsrat selber geschrieben hat.

Der Regierungsrat hat deutlich zum Ausdruck gebracht, dass er die Passstrasse nicht mit Verboten für den Schwerverkehr beschränken will. Doch existiert neben dem nicht beeinflussbaren Schwerverkehr leider noch ein hausgemachter, nämlich die zahlreichen und ökonomisch wie ökologisch sinnlosen Transportfahrten schwerer Lastwagen mit unverschmutztem Aushubmaterial. Diese sind bloss nötig, weil im Schwarzbubenland bis dato noch immer keine Möglichkeit für die Deponie solcher Stoffe besteht.

Aus den genannten Gründen erlaube ich mir, die Strasse über den Passwang noch einmal aufzugreifen und den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen zu bitten:

1. Existiert ein detailliertes Sanierungsprogramm für die Passwangstrasse, das auf der Basis einer gründlichen Strassenzustandsanalyse erstellt wurde? Wenn nein, warum wird das nicht für nötig befunden?

2. Wenn es ein Sanierungsprogramm geben sollte, wie sieht dieses aus? Wie gestaltet sich der Zeitplan für die Sanierung?

3. Wie kommt das Verfahren für die Schaffung einer Deponie für unverschmutztes Aushubmaterial voran? Bis wann wird die Passwangstrasse von den unnötigen Fahrten der Kipper mit dem sauberen Aushubmaterial entlastet werden können?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu Frage 1

Im Kanton Solothurn wird der Zustand der Kantonsstrassen fachlich und methodisch nach anerkannten Normen beurteilt [Schweizerischer Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA) usw.]. Fahrbahnen werden nach dem Zustand „gut, mittel, ausreichend, kritisch und schlecht“, Kunstbauten nach dem Zustand „gut, annehmbar, schadhaft, schlecht und alarmierend“ klassifiziert. Die periodisch durchgeführten Inspektionen ergeben für die rund 6,5 km lange Passwangstrasse vom Neuhüsli in Beinwil bis zur Abzweigung Scheltenstrasse in Mümliswil-Ramiswil kein aussergewöhnliches Bild. Bei der Fahrbahn sind 71,0 % der Fläche in einem „guten bis mittleren“, 24,5 % in einem „ausreichenden“ und 4,5 % in einem „kritischen“ Zustand. Bei den Kunstbauten sind von 21 Stützmauern 17 in einem „guten bis annehmbaren“, 2 in einem „schadhaften“, 2 in einem „schlechten“ jedoch keine in einem „alarmierenden“ Zustand. Der Zingelentunnel ist in einem „annehmbaren“ Zustand. Andere zur Strasse gehörende Anlageteile (Signalisation, Tunnelbeleuchtung usw.) sind keinem Zustandsindex zugeordnet. Vergleichen mit der Fahrbahn und den Kunstbauten nehmen sie im Gesamtsystem "Erhaltungsmanagement Passwangstrasse" jedoch eine untergeordnete Stellung ein.

Der aktuelle Zustand der Strassenverkehrsanlage ist gesamthaft betrachtet und im Vergleich zu anderen Strassenabschnitten als "ausreichend" bzw. "annehmbar" zu beurteilen.

Basierend auf den periodisch durchgeführten Zustandsbeurteilungen und den zur Verfügung stehenden Sachmitteln werden die Erhaltungsmassnahmen definiert. Die Normen empfehlen, bei Fahrbahnen im „kritisch“ und bei Kunstbauten im „schlecht“ eingestuften Zustand bauliche Unterhaltsmassnahmen vorzunehmen. Diese definierten Interventionszeitpunkte sind für einen langfristig kostengünstigen Betrieb der Infrastruktur entscheidend. Für die Passwangstrasse bedeutet dies, dass zur Zeit im Jahresdurchschnitt ca. 0,4 Mio. Franken in den baulichen Unterhalt investiert werden müssen. Diese Mittel sind deshalb in den entsprechenden Strassenbauprogrammen reserviert. Eine Gesamterneuerung der 6,5 km langen Passwangstrasse hätte grob geschätzt Kosten in der Höhe von 16 Mio. Franken (inkl. Erneuerung Stützmauern, exkl. Erneuerung Zingelentunnel) zur Folge. In Anbetracht des ordentlichen Strassenzustandes ist der Interventionszeitpunkt für eine Gesamterneuerung nicht gegeben.

Aufgrund der laufenden Zustandsbeurteilungen und der ebenfalls zeitlich rollenden Erhaltungsplanung (Erhaltungsmanagement) ist unbestritten, dass nicht das Gesamtsystem jedoch sehr wohl einzelne Strassenobjekte (Fahrbahn, Stützmauern usw.) der Passwangstrasse in der nächsten Zeit saniert werden müssen. Diese sanierungsbedürftigen Objekte werden deshalb in einem nächsten Schritt detailliert untersucht und beurteilt, um anschliessend die zweckmässige Massnahme mit dem optimalen Umsetzungszeitpunkt definieren zu können. Dieses zweistufige Vorgehen erlaubt ein finanziell effizientes Sanierungsprogramm.

3.2 Zu Frage 2

Das aktuelle Sanierungsprogramm für die Passwangstrasse beinhaltet die Erneuerung der Stützmauer oberhalb Neuhüsli in Beinwil sowie kleinere Instandhaltungsmassnahmen. Die Erneuerung der Stützmauer ist ab 2013 geplant. Der notwendige Verpflichtungskredit ist gesprochen.

Die weiteren sanierungsbedürftigen Strassenobjekte (siehe auch Ziff. 3.1, zu Frage 1) werden zurzeit detailliert untersucht. Die notwendigen Massnahmen werden anschliessend in das Sanierungsprogramm fliessen. Danach sind auch konkrete Aussagen über den Ausführungstermin der Massnahmen möglich. Die für diese Planungsarbeiten notwendigen Verpflichtungskredite (Abschnitt Beinwil und Abschnitt Mümliswil-Ramiswil) wurden ebenfalls bereits gesprochen.

3.3 Zu Frage 3

Im Schwarzbubenland besteht noch keine Deponie für unverschmutzten Aushub. Selbstverständlich wäre die Entsorgung des Aushubs in der Region die sinnvollere Lösung als der Transport über den Passwang und die Entsorgung in den Kiesgruben südlich des Juras. Seit der letzten Anfrage im Jahr 2009 ist die Deponieplanung im nördlichen Kantonsteil weiter vorangeschritten. Die Planung der Sofortlösung für einen Deponiestandort ausschliesslich für unverschmutztes Aushubmaterial mit geringerem Nutzvolumen von 300'000 m^3 bis 400'000 m^3 im Bezirk Thierstein erfolgt durch eine Unternehmung, steht aber noch nicht direkt zur Realisierung bereit. Im Herbst 2009 hat die Unternehmung beim Amt für Raumplanung (ARP) Unterlagen für eine Vorabklärung eingereicht. Dabei hat sich gezeigt, dass das Projekt grundsätzlich bewilligungsfähig ist. Der Bedarf für die geplante Deponie ist nicht bestritten. In einer Evaluation mit neun Deponiestandorten weist der betreffende Standort die besten Qualitäten auf. Als Basis für den für die Deponie notwendigen Nutzungsplan braucht es noch diverse weiterführende Projektierungsschritte durch den Unternehmer. So sind beispielsweise Vereinbarungen mit den Grundeigentümern abzuschliessen und zusätzliche Abklärungen betreffend Erschliessung erforderlich.

Für die mittel- bis längerfristige Planung arbeitet der Kanton Solothurn eng mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zusammen. Die koordinierte Deponieplanung, die unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft steht, wurde in diesem Frühjahr gestartet. Das Amt für Raumplanung (ARP) und das Amt für Umwelt (AfU) haben mit je einem Vertreter Einsitz in der Arbeitsgruppe. Ziel der koordinierten Deponieplanung ist die Evaluation von Inertstoff-Deponiestandorten ausschliesslich für unverschmutztes Aushubmaterial in den Kantonen Solothurn und Basel-Landschaft. Bis konkrete Standorte in den Richtplänen der beiden Kantone festgesetzt werden, dürfte es noch einige Jahre dauern.

Mit der geplanten Deponie für unverschmutztes Aushubmaterial als Sofortlösung im Bezirk Thierstein dürfte das Entsorgungsproblem in diesem Gebiet für die nächsten 10 Jahre entschärft sein. Weitere Deponiestandorte werden aus der kantonsübergreifenden Deponieplanung der Kantone Solothurn, Basel-Landschaft und Basel-Stadt in den nächsten Jahren hervorgehen.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (sco/gas) (2)
Amt für Umwelt
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat