

Regierungsratsbeschluss

vom 7. November 2016

Nr. 2016/1932

KR.Nr. I 0134/2016 (BJD)

Interpellation Hans Marti (SVP, Biberist): Muss der Strassenbau im Kanton Solothurn immer vergoldet werden? Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Ein Kilometer Autobahn auf offener Strecke kostet in der Schweiz rund 11 Mio. Franken (NZZ vom 13.12.2005). Demgegenüber betragen die Kosten für französische Autobahnen bloss 6.2 Mio. Euro pro Kilometer (Quelle: SETRA; journaldunet.com). Offenbar baut Frankreich seine Strassen deutlich günstiger als die Schweiz.

Die „route départementale 902“ hat auf einer Länge von 2.3 Kilometer 2.4 Mio. Euro gekostet. In Österreich kostet eine Gemeindestrasse (ohne Gehsteig, Wasser und Strom) rund 460'000 Euro je Kilometer (Dallhammer, Die Folgekosten der aktuellen Siedlungsentwicklung, österreichisches Institut für Raumplanung, 26.6.2014). Offenbar wird anderswo viel billiger gebaut als im Kanton Solothurn.

Der Regionalverkehr zwischen den Gemeinden des solothurnischen Leimentals wird teilweise über die in Frankreich gelegenen Strassen (D23, D23.4 etc.) abgewickelt. Diese in Frankreich gelegenen Strassen sind hinreichend sicher befahrbar und qualitativ einwandfrei. Diese Abweichungen zwischen den Strassenkosten in Frankreich und im Kanton Solothurn können nicht mit blossen Lohnkosten erklärt werden.

Kürzlich wurde die Kantonsstrasse zwischen Ammannsegg und Lohn umgestaltet.

Die Gehsteigrandsteine an derselben Strasse in Biberist wurden auf der ganzen Länge durch abgeschrägte Randsteine ersetzt, so dass die Autos leicht auf den Gehsteig fahren können, was für die Fussgänger sehr gefährlich ist.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat höflich ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was hat der Ausbau der Strasse zwischen Ammannsegg und Lohn gekostet?
2. Wie hoch waren die reinen Strassenbaukosten (ohne Gehsteige, Veloweg, Wasser und Strom)?
3. Wie hoch sind die Kosten für die eingebauten Schikanen (Inseln, Kurven und Sträucher)?
4. Worin unterscheidet sich der Strassenkörper dieser Kantonsstrasse vom Strassenkörper der D23 im französischen Leimental in technischer Hinsicht?
5. Wieso orientiert sich der Kanton Solothurn nicht an den für Frankreich geltenden Strassenbaunormen, wie sie für die D23 im französischen Leimental gelten?

2

6. Welche sicherheitstechnischen Motive waren ausschlaggebend für die ersetzten Randsteine?

7. Wie hoch waren die Kosten dafür?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die Ausgestaltung des Strassenraums erweist sich in den letzten Jahren als politisch kontrovers diskutiertes Thema. Die Debatte ist geprägt von der jeweiligen Optik der an der Diskussion Teilnehmenden. Dies wurde bereits in der Beantwortung der Interpellation FDP.Die Liberalen Wasseramt-Bucheggberg: Sinnvolle oder Luxuslösung bei Verkehrsausbauten? vom 17. März 2014 dargelegt (I 007/2014 BJD; RRB Nr. 2014/542). Entsprechend kontrovers gestaltete sich auch die Beratung der Interpellation im Kantonsrat (V. Session, 14. Sitzung, 27. August 2014.).

In diesem von verschiedenen Perspektiven geprägten politischen Umfeld sind wir bemüht, die Ansprüche von allen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsbetroffenen möglichst gut mit den uns zur Verfügungen stehenden finanziellen und rechtlichen Mitteln in Übereinstimmung zu bringen. Es gelingt uns nicht immer, alle Akteure gleich zufrieden zu stellen, was auch der vorliegende Vorstoss zeigt.

Der Interpellant stellt die Kilometer-Kosten für den Autobahnbau in der Schweiz den Kosten für den Autobahnbau in Frankreich gegenüber. Es wird aufgeführt, dass die Strassenbaukosten in der Schweiz rund 80 % über jenen in Frankreich liegen. Kostenvergleiche zwischen der Schweiz und dem Ausland zeigen häufig, dass der in der Schweiz beschränkte Raum, der Schutz des privaten Grundeigentums und strenge Umweltvorschriften als Gründe für die hohen Strassenbaukosten angeführt werden müssen. Diese Begründung wird im vom Interpellanten erwähnten NZZ-Artikel auch angeführt.

Kostenvergleiche zwischen verschiedenen Infrastrukturprojekten sind i.d.R. schwierig, da kaum „Gleiches mit Gleichem“ verglichen wird. Wir verweisen diesbezüglich auf die Beantwortung der Frage 4. Festzuhalten ist auch, dass in Frankreich - im Gegensatz zur Praxis in der Schweiz - keine partizipativen Planungsprozesse stattfinden, in welchen in einem Dialog zwischen den verschiedenen Interessengruppen eine für alle Akteure befriedigende Lösung gesucht wird.

3.2 Zu den Fragen

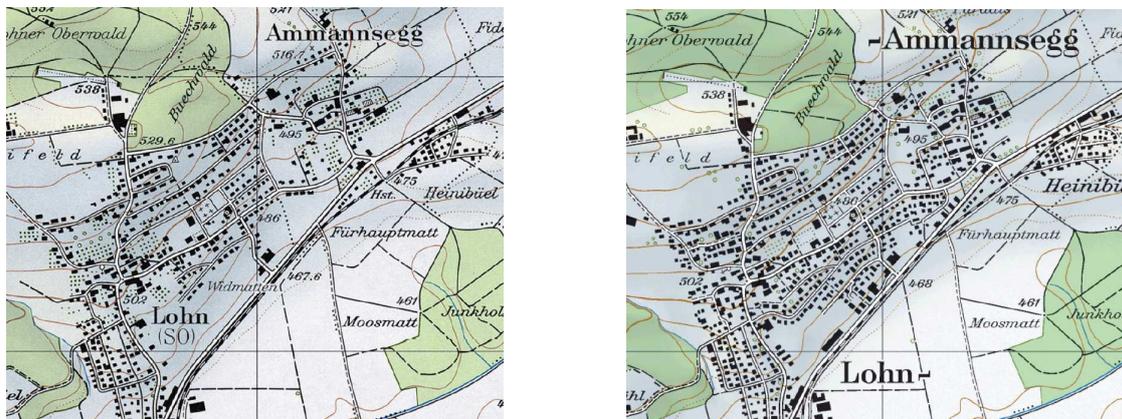
3.2.1 Zu Frage 1:

Was hat der Ausbau der Strasse zwischen Ammannsegg und Lohn gekostet?

Die Gesamtkosten für die Sanierung und Umgestaltung der Kantonsstrasse zwischen Ammannsegg und Lohn betragen rund 2.7 Mio. Franken pro Kilometer.

Bei der Projektierung der Umgestaltungsmassnahmen wurde insbesondere der Siedlungsentwicklung Rechnung getragen, die seit der letzten umfassenden Sanierung des Strassenabschnitts vor über 30 Jahren stattgefunden hat. Die folgenden zwei Kartenausschnitte zeigen die Bebauung in den Jahren 1989 und 2013. In den letzten drei Jahren kamen weitere Gewerbe- und Wohnbauten dazu, die vom Kartenwerk noch nicht erfasst sind. Die Hauptverkehrsstrasse dient mittlerweile auch der Erschliessung der nördlich angrenzenden Bauzone von Lohn-

Ammannsegg. Für die abbiegenden und querenden Fahrzeuge wurden entsprechende Aufstellflächen und Schutzinseln zwischen den Fahrspuren erstellt, damit der Durchgangsverkehr resp. die Hauptverkehrsströme nicht gestört werden.



Die Strasse umfasst neben der Fahrbahn inkl. Aufstellflächen (8'700 m²) und Inseln - zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - zusätzlich einen 2.5 bis 3 Meter breiten Rad- und Fussweg (5'600 m²).

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie hoch waren die reinen Strassenbaukosten (ohne Gehsteige, Veloweg, Wasser und Strom)?

Die Fahrbahnfläche beträgt 8'700 m², davon 800 m² für Abbieger mit einer Breite von ca. 2.5 m. Die reinen Strassenbaukosten (inkl. Randabschlüsse und Entwässerung) betragen 1.47 Mio. Franken resp. 1.35 Mio. Franken pro Kilometer.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie hoch sind die Kosten für die eingebauten Schikanen (Inseln, Kurven und Sträucher)?

Die Mittelinseln dienen zum Schutz der abbiegenden und querenden Fahrzeuge. Über die Grünflächen am Strassenrand werden die Rad- und Gehwege entwässert. Mittelinsel und Grünflächen müssen in vorliegendem Fall als funktionale Notwendigkeit betrachtet werden. Die Kosten für die Einfassung der Mittelinseln und die Bepflanzung der Inseln und Rabatten betragen rund Fr. 150'000.00.

3.2.4 Zu Frage 4:

Worin unterscheidet sich der Strassenkörper dieser Kantonsstrasse vom Strassenkörper der D23 im französischen Leimental in technischer Hinsicht?

Die D23 befindet sich im Ausserortsbereich zwischen Biel-Benken und Rodersdorf. Die tägliche Verkehrsbelastung beträgt rund 2'800 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 7.5 % resp. rund 240 Fahrzeugen. Die D23 ist in der untersten Strassenhierarchie eingestuft. Sie wird als gelb markierte Nebenstrasse geführt. Sie hat ausserorts keine Einmündungen. Im Strassenkörper befinden sich keine Werkleitungen, insbesondere keine Strassenentwässerungsleitungen und -schächte. Entlang der Strasse verlaufen teilweise tiefe Entwässerungsgräben. Der genaue Aufbau des Strassenkörpers ist uns nicht bekannt. Gemäss unseren Vorgaben würde der Dimensionierung die Verkehrslastklasse „T3 mittel“ zugrunde gelegt. Daraus würde ein Aufbau mit einer Foundationsschicht von 35 cm und einer Belagsstärke von 13 cm resultieren.

Bei der Strasse zwischen Ammannsegg und Lohn handelt es sich um eine Strasse mit teilweise Innerortscharakter mit separater Führung des Langsamverkehrs und Abbiegebeziehungen. Die Verkehrsbelastung beträgt rund 10'000 Fahrzeuge pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 % resp. 400 Fahrzeugen. Daraus resultiert eine Verkehrslastklasse „T4 schwer“. Dies bedingt eine Fundationsschicht von 40 cm und eine Belagsstärke von 17 cm.

Der Strassenkörper der D23 ist somit nicht 1:1 vergleichbar mit dem Strassenkörper der Strasse zwischen Ammannsegg und Lohn.

3.2.5 Zu Frage 5:

Wieso orientiert sich der Kanton Solothurn nicht an den für Frankreich geltenden Strassenbaunormen, wie sie für die D23 im französischen Leimental gelten?

Für die Planung, die Projektierung und den Bau der Strasseninfrastruktur stützt sich das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) grundsätzlich auf das Normenwerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Die VSS-Normen geben sachgerecht den für schweizerische Verhältnisse geltenden Stand der Technik wieder, sind in der Branche fest verankert und gelten als „Regeln der Baukunde“ im Strassenbau.

Die Anwendung anderer oder sogar die Definition von eigenen, von den VSS-Normen abweichenden Grundlagen erachtet das AVT nur in Ausnahmefällen als zweckmässig. Als Beispiel seien die vom AVT gegenüber den VSS-Normen reduzierten Qualitätsanforderungen an die Fundationsmaterialien für den Strassenunterbau erwähnt, welche in Abstimmung mit dem Baumeisterverband und den Vertretern der Lieferwerke erarbeitet wurden. Dies mit dem Ziel, die Produktionskosten sowie die Qualitätssicherungskosten auf den Baustellen und damit Baukosten für den Strassenunterbau zu reduzieren. Im Übrigen liegen den geltenden VSS-Normen in diesem Fall EU-Normen zugrunde, welche wir somit aus Wirtschaftlichkeitsgründen „relativiert“ haben.

3.2.6 Zu Frage 6:

Welche sicherheitstechnischen Motive waren ausschlaggebend für die ersetzten Randsteine?

Diese Frage bezieht sich nicht auf die Umgestaltung der Kantonsstrasse in Lohn, sondern auf eine Sanierung der Ortsdurchfahrt Biberist im Jahr 2006. Vor 2006 bestand der Strassenabschluss auf diesem Abschnitt aus einem Randstein mit 10 cm Anschlag. Die Sanierung 2006 erfolgte nach den zu diesem Zeitpunkt gültigen Projektierungsgrundlagen, d.h. mit schräggestellten Schalensteinen mit einer Niveaudifferenz Fahrbahn - Gehweg von 4 cm. Dies besonders, weil die ursprüngliche Niveaudifferenz von 10 cm als zu gefährlich für Radfahrende beurteilt wurde.

Das AVT unterzieht die angewandten Projektierungsgrundlagen periodisch einer kritischen Prüfung, basierend auf den Praxiserfahrungen. Im Rahmen der im Jahr 2010 durchgeführten Überprüfung der Projektierungsgrundlagen wurde die Ausführung mit schräggestellten Schalensteinen als bauliche Schwachstelle identifiziert. Durch das häufige Befahren der so ausgebildeten Randabschlüsse wird einerseits die Lebensdauer erheblich gemindert und andererseits die Sicherheit der Fussgänger beeinträchtigt. Das AVT hat somit entschieden, grundsätzlich Randsteine mit senkrechtem Anschlag von 6 cm zu verwenden. Damit werden einerseits die Sicherheitsanforderungen für Fussgänger optimiert, andererseits die Gesamtkosten (Bau und Unterhalt) reduziert. Selbstverständlich werden die vom Interpellanten kritisierten, schräggestellten Randsteine jedoch erst im Rahmen einer zukünftigen Sanierung ersetzt.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie hoch waren die Kosten dafür?

Die Gesamtkosten für die erwähnte Strassensanierung betragen 1.365 Mio. Franken. Darin enthalten sind die Arbeiten für die Randabschlüsse (Abbruch der alten Besteinung, Liefern und Versetzen der neuen Abschlüsse) im Betrag von Fr. 89'873.00.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei, was, rom)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat