

Regierungsratsbeschluss

vom 1. März 2016

Nr. 2016/370

KR.Nr. A 0160/2015 (BJD)

Auftrag Peter Brotschi (CVP, Grenchen): Abklärungen für eine Verbesserung der Verkehrssituation und der Sicherheit auf der Archstrasse Grenchen Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Verbesserung der Verkehrssituation und einer Erhöhung der Sicherheit auf der Archstrasse in Grenchen über den gesamten Autobahnzubringer Abklärungen durchzuführen. Insbesondere ist auch zu untersuchen, ob die Archstrasse im Bereich des Regionalflughafens tiefergelegt werden kann. Diese Arbeiten sind bezüglich der Finanzierung einer allfälligen Ausführung dieses Bauvorhabens mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu koordinieren.

2. Begründung

Die Archstrasse zwischen dem Autobahnanschluss A5 und dem „Starfighterkreisel“ ist die meistbefahrene Strasse in Grenchen. Auf ihr verkehren nicht nur die Fahrzeuge von und zu der Autobahn, sondern es ist auch die Verbindungsachse zwischen den angrenzenden bernischen Ortschaften und dem Bucheggberg mit Grenchen, was auch für Radfahrer und Fussgänger gilt. Das Verkehrsaufkommen beträgt 20'500 Fahrzeuge pro Tag. Ein stockender Kolonnenverkehr zwischen dem Kreisel und der Autobahnauffahrt ist in beiden Richtungen an Werktagen mehrmals der Normalzustand. Gleichzeitig wird diese Strasse jährlich mit über 70'000 Flugbewegungen überflogen.

Die Verkehrssituation auf der Archstrasse ist zu den Spitzenzeiten seit vielen Jahren problematisch und muss künftig besser gelöst werden. Zudem ist die Überschneidung der beiden Verkehrsachsen Luft und Boden in unmittelbarer Pistennähe sicherheitsrelevant. Da es sich beim Regionalflughafen Grenchen um einen konzessionierten Flughafen gemäss Art. 36a 1 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz LFG) handelt und die Archstrasse ein Autobahnzubringer ist, muss das Baudepartement des Kantons Solothurn die Abklärungen zwingend mit dem ASTRA und dem BAZL koordinieren. Insbesondere ist dabei auch eine Mitfinanzierung einer allfälligen Tieferlegung der Archstrasse durch den Bund anzustreben. Dabei ist die Sicherheitsempfehlung Nr. 461 der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) im Schlussbericht Nr. 2205 über den Unfall des Flugzeugs Embraer EMB-505, CN-MBR, vom 6. August 2012 auf dem Regionalflugplatz St.Gallen-Altenrhein miteinzubeziehen.

Das ASTRA sollte alles Interesse haben, den Verkehrsfluss zwischen der A5 und der Stadt Grenchen zu verbessern. Gleichzeitig sollten das UVEK als Konzessionsgeberin und der Kanton Solothurn als Miteigentümer des Regionalflughafens Grenchen gemeinsam alles Interesse an einer möglichst hohen Sicherheit der Strassenbenützer und Strassenbenützerinnen sowie der fliegenden Besatzungen haben.

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 Vorbemerkungen

Ende 2004 wurde mit der Eröffnung der Neckarsulmstrasse und der ausgebauten Flughafenstrasse der Grenchner Ostast als direkter Zubringer zur Autobahn A5 dem Verkehr übergeben. Mit anschliessendem Ausbau der Schlachthaus- und der Archstrasse entstand das heutige Verkehrskonzept in Form eines Y und der Verkehrsentslastung im Zentrum. Der Autobahnanschluss wurde aus verkehrstechnischen Gründen bereits kurz nach der Eröffnung der A5 baulich umgestaltet.

Die Archstrasse weist zwischen dem Breitlingkreisel (Starfighterkreisel) und dem Autobahnanschluss aktuell ein Verkehrsaufkommen von rund 21'500 Fahrzeugen auf (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Das Verkehrsaufkommen hat in den vergangenen Jahren u.a. auch aufgrund der Siedlungsentwicklung zugenommen und ist vergleichbar mit demjenigen auf dem Autobahnzubringer Solothurn in Zuchwil oder auf der Rötibrücke. Die Archstrasse gehört somit im kantonalen Vergleich zu den stark belasteten Strassen. Zum Vergleich: Die Verkehrsbelastung auf der Westtangente in Solothurn beträgt rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag.

Dieses hohe Verkehrsaufkommen führt auf dem Autobahnzubringer an Werktagen in den abendlichen Spitzenstunden häufig zu Rückstauproblemen. Dieser Stau erstreckt sich insbesondere vom Autobahnanschluss Richtung Norden bis in den Bereich der Verlängerung der Pistenachse und darüber hinaus in Richtung Grenchen. Während den übrigen Zeiten ist jedoch kein Stau feststellbar. Als mögliche Stauursache wird u.a. eine Überlastung des Autobahnanschlusses Grenchen und des Breitlingkreisels vermutet.

3.2 Sicherheitsaspekte

Der Regionalflughafen Grenchen (RFP Grenchen) hat im Rahmen der Konzessionsvergabe im Jahre 2001 eine Gefahrenanalyse durchgeführt. Dabei wurde die sich mit der Pistenachse kreuzende Archstrasse als Risiko identifiziert. Die Problematik der Nähe zur Archstrasse wurde mittels Versetzen der Pistenschwelle um 135 m nach Osten entschärft. Dabei ist festzuhalten, dass auf dem RFP Grenchen sämtliche entsprechenden sicherheitsrelevanten Vorgaben erfüllt werden (u.a. Sicherheitsabstände, Luftfahrthindernisse). Der RFP Grenchen plant trotzdem entsprechende Massnahmen. Er wird trotz dem Negativentscheid betreffend die Pistenanpassung sicherheitsrelevante Teilprojekte weiterverfolgen, welche Bestandteile der Pistenanpassung gewesen wären. Diese umfassen u.a. auch eine sogenannte Runway End Safety Area (RESA) am westlichen Pistenende (Schotterpiste in der Verlängerung der Piste). Ein das Pistenende überrollendes Flugzeug würde dadurch stark abgebremst und auf einer möglichst kurzen Strecke zum Stillstand gebracht.

Die Archstrasse verläuft quer zur Piste des RFP Grenchen. In St. Gallen-Altenrhein besteht eine ähnliche Situation, wo ebenfalls eine Strasse quer zur Piste des Regionalflugplatzes St. Gallen-Altenrhein verläuft. Die im Auftragstext erwähnte Sicherheitsempfehlung Nr. 461 der SUST bezieht sich somit auf den Flugunfall eines Business-Jets auf dem Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein vom 6. August 2012. Das Flugzeug überrollte aufgrund eines technischen Problems, einer damit verbundenen zu hohen Anfluggeschwindigkeit sowie einer „zu langen“ Landung (Aufsetzpunkt erst 290 m nach der Pistenschwelle) das Pistenende und die quer zur Piste verlaufende Strasse, bevor es zum Stillstand kam. Die Sicherheitsempfehlung Nr. 461 empfiehlt in der Folge, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sicherzustellen hat, dass auf allen Schweizer Flugplätzen in einer Gefahrenanalyse auch die Gefährdung Dritter, zumindest in der unmittelbaren Flugplatzumgebung, erfasst und zu deren Minimierung geeignete Massnahmen getroffen werden. In seiner Stellungnahme vom 3. April 2013, enthalten im Schlussbericht der SUST vom

23. September 2014, weist das BAZL nach, dass die Sicherheitsempfehlung Nr. 461 bereits heute auf allen konzessionierten Flughäfen umgesetzt ist. Diese Sicherheitsempfehlung sei Teil des Sicherheitsmanagementsystems (SMS), welches gemäss der international gültigen ICAO Dokumentation Nr. 9859 "Safety Management Manual" erstellt und vom BAZL im Rahmen seiner Aufsichtsfunktion überprüft wird. Diese Feststellung trifft auch auf den RFP Grenchen zu, welcher Inhaber einer Flughafenkonzession ist. Der RFP Grenchen wurde zudem am 15. Mai 2014 vom BAZL zertifiziert. Das Zertifikat bestätigt, dass alle einschlägigen Sicherheitsanforderungen der ICAO auf dem RFP Grenchen erfüllt sind. Das Zertifikat ist 5 Jahre gültig und muss vor dessen Ablauf erneuert werden. Die Sicherheitsempfehlung Nr. 461 ist auf dem RFP Grenchen verwirklicht.

Die Nähe einer öffentlichen Strasse zu einem Flughafen/Flugplatz ist nicht ungewöhnlich und kommt in der Praxis häufig vor:

- La Chaux-de-Fonds : 30 m
- Fribourg-Ecuvillens: 50 m
- Birrfeld: 70 m
- Lugano: 90 m
- Grenchen: 90 m
- Saanen: 120 m
- Genf: 200 m.

Diese Nähe wird in den Sicherheitsbestimmungen berücksichtigt.

Die rund 70'000 Flugbewegungen pro Jahr umfassen je hälftig Starts und Landungen. Davon betreffen ca. 5'000 Flugbewegungen pro Jahr Flugzeugtypen (Business-Jets, zweimotorige Propellerflugzeuge), welche mit dem am Ereignis von Altenrhein beteiligten vergleichbar sind (IFR Flüge). Die restlichen ca. 65'000 Flugbewegungen entfallen auf einmotorig propellerbetriebene Schul-, Leicht- und Sportflugzeuge, Helikopter und Segelflugzeuge. 60 % der Abflüge (Ost-West) und 40 % der Anflüge (West-Ost) führen zu einer Querung der Archstrasse. Die Archstrasse ist sicherheitstechnisch als fliegerisches "Hindernis" qualifiziert, welches bei Start und Landung in einer Mindestflughöhe von 8 m oder mehr zu überfliegen ist. Die Einhaltung und Einhaltung der Mindestüberflughöhe an der Archstrasse - und weiteren Sicherheitsstandards, inkl. Sicherheitsreserven - muss der Pilot für jeden Start und für jede Landung aufgrund der konkreten Wetter- und Pistenverhältnisse für seinen Flugzeugtyp jeweils nach dessen Beladung individuell berechnen und gestützt darauf entscheiden, ob er starten oder landen darf. Für die Landeanflüge wird die Einhaltung der Mindestüberflughöhe über die Archstrasse zusätzlich sichergestellt, indem der zulässige Landepunkt (Pistenschwelle) für Westanflüge bzw. der zulässige Abflugpunkt für Westabflüge über die Archstrasse um 135 m nach Osten verschoben ist (was die verfügbare Piste für Westanflüge auf 865 m verkürzt). Mit einer Tieferlegung der Archstrasse kann die Mindestüberflughöhe reduziert und die Pistenschwelle nach Westen zurück verschoben werden.

Konkret denkbar wäre ein Ereignis weniger wegen des Überfliegens der Archstrasse, sondern für grosse Flugzeuge (mit längerer Start- bzw. Landestrecke) bei abgebrochenem Start Richtung Westen oder bei einer Landung von Osten, wenn die Bremswirkung völlig ausfallen würde. Auch für solche Ereignisse sind Sicherheitsmargen eingerechnet, so dass im Extremfall eher ein Ausrollen auf die Archstrasse als ein Überschiessen über diese zu erwarten wäre. Die Tieferlegung der Archstrasse hätte zur Folge, dass ein Graben entstünde, der sicherheitstechnisch eben-

falls ein Hindernis darstellt. Ein geringfügiges Ausrollen auf die Archstrasse würde insofern zur Havarie, als das Flugzeug bei deren Tieferlegung in den Graben stürzen würde anstatt ebenerdig zum Stillstand zu kommen. Solches zu verhindern, würde zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig machen, die möglich sind (Runways End Safety Area, z.B. mit Bremsschotter, Fangnetze, Mauer, Gitter oder Rost), aber eventuell wieder neue Hindernisse darstellen können.

3.3 Mitfinanzierung durch den Bund

Zuständig für die Kantonsstrasse zwischen Arch und Grenchen ist der Kanton, für die Nationalstrasse A5 sowie den dazugehörigen Autobahnanschluss Grenchen (Doppelkreisel) der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Allfällige Massnahmen an der Strasseninfrastruktur zwecks der Staureduktion werden somit von Kanton und Bund gemeinsam finanziert. Entsprechende Planungsarbeiten sollen ausgelöst werden (s. Ziffer 3.4). Mit der Reduktion der erwähnten Stausituation könnte auch das Risiko der Kollision zwischen einem Flugzeug und dem stehenden Strassenverkehr reduziert werden. Das grundsätzliche Risiko, welches aus dem Betrieb des Flugplatzes entsteht - und somit die damit verbundenen Verantwortlichkeiten -, verbleibt jedoch beim Flugplatzbetreiber.

Gemäss Luftrecht besteht keine Verpflichtung der Strasseneigentümer betreffend das Ergreifen von Massnahmen zur Reduktion des Risikos aus dem Flugbetrieb. Es ist somit kaum wahrscheinlich, das ASTRA zu einer Mitfinanzierung einer Tieferlegung der Archstrasse zwecks Reduktion des Risikos aus dem Flugbetrieb verpflichten zu können. Hingegen beteiligt sich das BAZL an der Finanzierung von Sicherheitsmassnahmen innerhalb des Flugplatzperimeters, so z.B. an der Finanzierung der erwähnten RESA. Die Archstrasse liegt jedoch ausserhalb des Flugplatzperimeters.

Die Machbarkeit einer Tunnellösung im Bereich des Flugplatzes wurde vom RFP Grenchen im Rahmen der Variantenfindung für die Pistenanpassung Richtung Westen untersucht. Für den Bau des Tunnels wurden dabei Kosten von rund 60 bis 70 Mio. Franken ausgewiesen. Die hohen Kosten waren u.a. auch Grund dafür, dass die Variante "Pistenanpassung West mit Unterführung der Kantonsstrasse" nicht mehr weiterverfolgt wurde. Eine Tieferlegung der Archstrasse - unabhängig ob in einem Tunnel oder in einer offenen Tieflage - wird somit mit hohen Kosten verbunden sein.

3.4 Weiteres Vorgehen

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat mit dem ASTRA betreffend die Untersuchung der erwähnten Stausituation - aber auch dem regelmässigen Rückstau auf der Autobahn aus Richtung Solothurn im Bereich der Ausfahrt Grenchen - ein mögliches Vorgehen abgesprochen. Das AVT wird zusammen mit dem ASTRA strassenseitige Massnahmen für die Reduktion der Stausproblematik auf der Archstrasse sowie die Mitfinanzierung durch den Bund prüfen.

Der Betrachtungsperimeter für diese Untersuchung umfasst die A5, Anschluss Grenchen mit Anschlussrampen, die Archstrasse, Kantonsgrenze Bern / Solothurn bis Einmündung Staadstrasse und die Flughafenstrasse, Breitlingkreisel bis Einmündung Neumattstrasse. Parallel dazu erarbeitet das AVT mit der Stadt Grenchen ein Gesamtverkehrskonzept im Raum Neckarsulmstrasse zur Ermöglichung einer langfristigen Entwicklung der Arbeitszone Grenchen / Bettlach.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Arch- und der Flughafenstrasse (Autobahnzubringer) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Abklärungen durchzuführen. Die Abklärungen sind auch mit den Projekten des Regionalflughafens Grenchen (RFP Grenchen), welcher dieser zur Erhöhung der Sicherheit am westlichen Pistenende plant, abzustimmen. Die Finanzierung der strassenseitigen Massnahmen ist mit dem ASTRA zu koordinieren. Dabei ist auch die Möglichkeit der Bundesbeteiligung an der Finanzierung von Massnahmen an der Archstrasse zu prüfen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)
Amt für Raumplanung
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat