

Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten, Abschnitt Büsserach, Dorfeinfahrt Süd bis Breitenbach, Kreisel Zentrum, Sanierung und Umgestaltung; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 9. März 2021, RRB Nr. 2021/299

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
2. Zielsetzung.....	5
3. Projektbeschrieb	6
3.1 Allgemeines	6
3.2 Gestaltungselemente.....	6
3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	7
3.4 Öffentlicher Verkehr.....	7
3.5 Veloverkehr	7
3.6 Fussverkehr	7
4. Kosten und Finanzierung	8
5. Wirtschaftlichkeit.....	8
6. Projektstand.....	9
7. Rechtliches	9
8. Antrag.....	10
9. Beschlussesentwurf.....	11

Beilage

Projektdokumentation Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten

Kurzfassung

Die Ortsdurchfahrten von Büsserach und Breitenbach sind Teil der bedeutenden Strassenverbindung in Richtung Zwingen und Basel. Zudem verbindet die Strasse das Laufental und das Schwarzbubenland mit dem Jurasüdfuss und damit auch mit dem schweizerischen Mittelland. An Werktagen verkehren auf dieser Achse abschnittsweise mehr als 5'000 Fahrzeuge. Die Strasse gehört damit zu den meistfrequentierten im Schwarzbubenland.

Der Strassenzustand ist auf dem ganzen Abschnitt schlecht, weshalb das Kreisbauamt III einen grossen Aufwand betreibt, die Strasse mittels umfangreicher Unterhaltsmassnahmen instand zu halten. Eine baldige Sanierung ist daher unumgänglich.

Die vorgesehene Erneuerung und Umgestaltung trägt neben dem Substanzerhalt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Ortsbildes bei. Die gestalterische Aufwertung des Strassenraums hat auch einen positiven Einfluss auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Mit der hindernisfreien Gestaltung der vier Bushaltestellen im Projektperimeter wird ausserdem ein wichtiger Schritt bezüglich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) gemacht. Zudem schliesst das Projekt Lücken beim westseitigen Trottoir. Auch werden sämtliche Fussgängerstreifen, entsprechend den heutigen Sicherheitsanforderungen, mit Mittel-schutzinseln ausgestattet.

Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf rund 10,8 Mio. Franken. Die Projektierungskosten sind für den Teil Büsserach über den Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2010 (KRB Nr. SGB 176/2009 vom 8. Dezember 2009, RRB Nr. 2009/2415 vom 15. Dezember 2009) finanziert. Die Projektierung des Teils Breitenbach wurde mit dem Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2011 (KRB Nr. SGB 137/2010 vom 3. November 2010, RRB Nr. 2010/2226 vom 30. November 2010) bewilligt. Die Kosten für die Ausführung der Ortsdurchfahrten beider Gemeinden betragen brutto 8,9 Mio. Franken. Der hierzu notwendige Verpflichtungskredit wird dem Kantonsrat mit dieser Vorlage zum Beschluss unterbreitet.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für das Projekt «Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten, Abschnitt Büsserach, Dorfeinfahrt Süd bis Breitenbach, Kreisel Zentrum, Sanierung und Umgestaltung».

1. Ausgangslage

Die Breitenbach- und Passwangstrasse in Büsserach bzw. Breitenbach sind mit täglich gut 5'000 Fahrzeugen Teil einer der meistbefahrenen und bedeutendsten Verkehrsachsen im Kantonsteil nördlich des Juras. Die Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Zustand. Zudem weist sie Defizite bezüglich geltender Normen auf. Die heutige Strasse präsentiert sich als breites und monotones Band. Eine weitgehend fehlende Kammerung verleitet zu schnellem Fahren. Auch sind verschiedene Werkleitungen sanierungsbedürftig. Zudem verlangen die übergeordneten kommunalen Wasserversorgungs- und Entwässerungsplanungen nach Anpassungen am bestehenden Leitungsnetz. Eine baldige gründliche Sanierung drängt sich somit auf.

2. Zielsetzung

Der Auslöser für das vorliegende Vorhaben ist der anstehende Substanzerhalt. Mit den im selben Projekt vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen verbessert sich aber auch die Verkehrssicherheit und es entsteht ein dem Ortsbild angepasster und identitätsstiftender Strassenraum. Zudem können Lücken beim westseitigen Trottoir geschlossen und Bushaltestellen im Projektperimeter behindertengerecht ausgestaltet werden. Die Planung trägt damit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung und deren Koexistenz verbessert sich insgesamt. Das Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt bietet den Leitungseigentümern Gelegenheit, ihre Leitungen im Abschnitt zu sanieren. Damit ist ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Sanierung gegeben.

Konkret ist eine umfassende Sanierung des Strassenoberbaus und der angrenzenden Gehwege vorgesehen. Zudem sollen sämtliche Fussgängerstreifen gemäss den heute geltenden Normen mit Schutzinseln ergänzt werden. Die Trottoirs werden beidseitig durchgängig ausgebaut. Den Anforderungen des Veloverkehrs wird durch die Überprüfung, Neuerstellung und Anpassung von Radstreifen und Querungshilfen Rechnung getragen. Der Querschnitt der Strasse wird auf den Verkehr und die angrenzende Siedlungsstruktur ausgelegt. Mit den vorgesehenen Massnahmen verstetigt sich der Verkehr auf einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau. Die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen erfolgt nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Der Einsatz eines lärmdämmenden Belags hat für die Anlieger eine wahrnehmbare Reduktion des Strassenlärms und damit eine Erhöhung der Wohnqualität zur Folge.

Der Ausbauperimeter erstreckt sich über das Gemeindegebiet von zwei verschiedenen Gemeinden. Durch die koordinierte Planung entsteht ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept. So entsteht ein identitätsstiftendes Gesamtbild, das die verschiedenen Strassenabschnitte mit den unterschiedlichen seitlichen Nutzungen berücksichtigt.

Aufgrund der Ausgangslage ergeben sich folgende Projektziele:

- Substanzerhalt mittels umfassender Sanierung des Strassenoberbaus und der angrenzenden Gehwege.
- Kammerung des Strassenraums / situationsgerechte Querschnitte und Gestaltung.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr.
- Verbesserung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.
- Verstetigung Verkehrsfluss bei adäquatem Geschwindigkeitsniveau.
- Verbesserung für den öffentlichen Verkehr und Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3).
- Lärmreduktion im Siedlungsgebiet.

3. Projektbeschreibung

3.1 Allgemeines

Zur Erreichung der vorgenannten Zielsetzungen verfolgt das Projekt insbesondere folgende Punkte:

- Sanierung der Strasse gemäss den Vorgaben der geltenden Normen und Richtlinien.
- Mittelschutzinseln als Querungshilfe für Fussgänger bzw. als Torwirkung.
- Ergänzung von fehlenden Trottoirs.
- Behebung oder Verbesserung bekannter Schwachpunkte und Mängel betreffend Sicherheit und Einhaltung der Normen.
- Hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen.
- Anpassung der Geometrie der Busbuchten für den Einsatz von Gelenkfahrzeugen.
- Situationsgerechte Strassenquerschnitte, abgestimmt auf die unterschiedlichen Charaktere der Abschnitte (Ortskerne, Bereiche mit seitlicher Nutzung, Übergangsbereiche).
- Kammerung des Strassenraums, optische Gliederung des offenen und eintönigen Strassenverlaufs.
- Effektiver Einsatz verkehrstechnischer Elemente und Fahrbahnaufteilungen (z.B. Markierungen, Verkehrsinseln usw.).
- Einbau eines lärmdämmenden Deckbelags.

3.2 Gestaltungselemente

Die heutige Strasse verbindet die beiden Gemeinden als breites, gerades und monotones Band. Eine Betonung der unterschiedlichen Charaktere der Bereiche wie der Ortskerne oder des Übergangsbereichs fehlt. Neu wird die Strasse mit unterschiedlichen situationsgerechten Querschnitten gestaltet.

Auf den Mischverkehrsflächen im Ortskern werden verkehrstechnische Elemente wie Markierungen bewusst sehr zurückhaltend eingesetzt. Dadurch entsteht ein eher siedlungsorientiertes

Strassenbild, welches den Verkehr beruhigt und so die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern fördert.

In Bereichen mit seitlichen Nutzungen und häufigen Abbiegevorgängen erleichtern markierte Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn das Einbiegen in angrenzende Gemeindestrassen und Erschliessungen. Die Behinderungen auf der Fahrbahn der Hauptrichtung durch abbiegende Fahrzeuge bleiben minimal. Gleichzeitig wird auch das Queren für Fussgänger und Velos erleichtert.

Im schwächer besiedelten Übergangsbereich erhalten insbesondere die Velos mittels einer Kernfahrbahn, d.h. beidseitige Radstreifen aber keine Mittellinie, mehr Raum.

3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV sind keine grundlegenden Änderungen bezüglich Befahrbarkeit, Vortritts- oder Geschwindigkeitsregime vorgesehen. Jedoch soll durch die Umgestaltungsmassnahmen die Siedlungsverträglichkeit verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Mit der Schaffung von Mehrzweckstreifen werden wichtige Abbiegevorgänge erleichtert.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Auf den Ortsdurchfahrten verkehrt das PostAuto der Linie 115. Im Projektperimeter befinden sich vier Bushaltestellen. Von den acht heutigen Halteketten sind sechs mit Busbuchten ausgestattet. Auf der Fahrbahn liegen heute die Haltestellen Breitenbach Bandfabrik und Büsserach Niederfeld (beide in Fahrtrichtung Passwang). Letztere wird neu als Busbucht ausgestaltet, die Haltestelle Breitenbach Bandfabrik bleibt als Fahrbahnhaltestelle bestehen.

Bis spätestens Ende 2023 oder 20 Jahre nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) sind Bushaltestellen hindernisfrei auszugestalten. Deshalb werden alle Haltestellen im Projektperimeter mit hohen Kanten und ausreichend breiten Wartebereichen ausgebaut.

3.5 Veloverkehr

Die Strasse im Projektperimeter ist die direkteste Verbindung für Velofahrende in Nord/Süd-Richtung. Durch die Anordnung eines Mehrzweckstreifens wird die Geschwindigkeit des MIV gesenkt, wodurch sich die Verträglichkeit mit dem Veloverkehr verbessert. Zudem dient dieser den Fahrrädern als Abbiegehilfe, was einen Komfort- und Sicherheitsgewinn darstellt.

In Bereichen mit Kernfahrbahn, d.h. im schwächer besiedelten Übergangsbereich, erhalten die Velos mehr Raum. Ein Kreuzen von zwei Autos ist in diesen Abschnitten dennoch problemlos möglich. Wenn der Radstreifen frei ist, darf dieser vom motorisierten Verkehr mitbenutzt werden.

Im Kernbereich von Büsserach wird die Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7 m gebaut. Dabei handelt es sich um ein Mass, das sich unter den vorhandenen Rahmenbedingungen für die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr eignet.

3.6 Fussverkehr

Das Projekt stärkt die Längsbeziehung des Fussverkehrs mit durchgehenden Trottoirs auf beiden Seiten im gesamten Perimeter. Die heutigen Lücken im westseitigen Gehweg werden geschlossen, das Trottoir wird auch im Kern von Büsserach neu mit Randabschlüssen vollwertig ausge-

baut. Zudem werden untergeordnete Strasseneinmündungen mit Trottoirüberfahrten ausgestattet. Das ermöglicht den Fussgängern eine vortrittsberechtigige und niveaugleiche Querung der Einmündungsbereiche.

Für eine ausreichende Sicherheit müssen Fussgängerstreifen gemäss den geltenden Normen mit Mittelschutzinseln versehen sein. Solche Schutzinseln haben nebst der Querungshilfe den zusätzlichen Vorteil, dass die Sichtverhältnisse auf der langen, geraden Strasse optisch unterbrochen werden.

4. Kosten und Finanzierung

Die Projektierungskosten sind in den folgenden Sammel-Verpflichtungskrediten eingestellt:

- Abschnitt Büsserach (2TK.00530): Sammel-Verpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2010 (KRB Nr. SGB 176/2009 vom 8. Dezember 2009, RRB Nr. 2009/2415 vom 15. Dezember 2009).
- Abschnitt Breitenbach (2TK.00561): Sammel-Verpflichtungskredit für Kleinprojekte Beginn 2011 (KRB Nr. SGB 137/2010 vom 3. November 2010, RRB Nr. 2010/2226 vom 30. November 2010).

Gemäss der detaillierten Kostenermittlung ist mit folgenden Gesamtkosten zu rechnen (Genauigkeit +/- 10 %, inkl. MWST., Stand Februar 2020, Schweizer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2020):

	Fr.	Fr.
1 Grundlagen (Studien etc.)	555'000.00	
2 Honorare	1'197'000.00	
3 Baumeisterarbeiten	7'231'000.00	
4 Kosten für Grundstücke	879'000.00	
5 Unvorhergesehenes und Risiken	910'000.00	
1 - 5 Brutto Investitionskosten		10'772'000.00
./. davon zu Lasten Projektierungskredit (Büsserach, 2TK.00530)		-1'122'000.00
./. davon zu Lasten Projektierungskredit (Breitenbach, 2TK.00561)		-750'000.00
Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit		8'900'000.00
./. voraussichtliche Bundessubvention lärmdämmender Deckbelag		- 250'000.00
Netto-Investitionskosten (gerundet)		8'650'000.00

5. Wirtschaftlichkeit

Bei Ersatzinvestitionen im Baubereich, die hinsichtlich Investitionskosten und den daraus resultierenden Folgekosten keinen Handlungsspielraum aufweisen, kann grundsätzlich auf eine weitere Wirtschaftlichkeitsrechnung verzichtet werden (Weisung über die Erstellung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen bei wesentlichen Ausgaben vom 23. August 2016).

Im Rahmen des Vorprojektes wurden insbesondere für die Querschnittsgestaltung verschiedene Varianten untersucht.

Die Ausführung des Projektes erfolgt unter Anwendung der kantonalen Richtlinien. So ist eine hohe Ausführungsqualität gewährleistet und dadurch eine lange Nutzungsdauer mit geringen Unterhaltskosten sichergestellt. Zudem wird damit ein einfacher Ausbaustandard definiert, welcher sich jedoch durch ausgereifte und praxisnahe Ausführungsdetails auszeichnet. Die vertikale Linienführung wurde mit dem Bauprojekt so optimiert, dass die durch den Strassenbau verursachten Eingriffe in die seitlichen Anpassungsbereiche minimiert werden konnten.

Die Strasse wurde auf die prognostizierten Verkehrsmengen dimensioniert und die bekannten Siedlungsentwicklungen in den beiden Gemeinden wurden in die Überlegungen einbezogen. Dadurch entsteht eine Strasse, die auch in Zukunft ihren Dienst nachhaltig erfüllt.

Durch die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsteht nicht zuletzt auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

6. Projektstand

Die öffentliche Auflage des Erschliessungsplanes erfolgte vom 23. November 2020 bis 22. Dezember 2020. Gleichzeitig lag zur Orientierung (kein Genehmigungsinhalt) auch das gesamte Bauprojekt-dossier auf. Während der Auflage fanden in beiden Gemeinden - unter Einhaltung der Corona-Massnahmen - je eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Beim Bau- und Justizdepartement sind fristgerecht fünf Einsprachen eingegangen; drei aus Büsserach und zwei aus Breitenbach. Bei den Einsprechern handelt es sich um Grundeigentümern mit direktem Anstoss an die Strasse.

7. Rechtliches

Seit der Aufhebung des Strassenbau-fonds (KRB Nr. RG 0033/2020 vom 23. Juni 2020) erfolgt die kreditrechtliche Behandlung von Strassenbauvorhaben gemäss den Bestimmungen über das allgemeine Ausgabenrecht des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G; BGS 115.1) vom 3. September 2003 und der Verfassung des Kantons Solothurn (KV; BGS 111.1) vom 8. Juni 1986. Das spezialgesetzliche Finanzreferendum über Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten von mehr als 25 Mio. Franken ist im Strassengesetz (§ 8^{ter} Absatz 4; BGS 725.11) geregelt.

Für das Projekt «Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten, Abschnitt Büsserach, Dorfeinfahrt Süd bis Breitenbach, Kreisel Zentrum, Sanierung und Umgestaltung» soll für die Ausführung ein Verpflichtungskredit von brutto 8,9 Mio. Franken bewilligt werden.

Der nachfolgende Beschluss unterliegt nicht dem Referendum, da der Kantonsrat gestützt auf § 8^{ter} Abs. 4 Strassengesetz (BGS 725.11) Verpflichtungskredite für Strassenprojekte mit Nettokosten unter 25 Mio. Franken abschliessend bewilligt.

8. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Susanne Schaffner
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

9. **Beschlussesentwurf**

Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten, Abschnitt Büsserach, Dorfeinfahrt Süd bis Breitenbach, Kreisel Zentrum, Sanierung und Umgestaltung; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8^{ter} Abs. 4 des Strassengesetzes (BGS 725.11) sowie § 56 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G, BGS 115.1), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 9. März 2021 (RRB Nr. 2021/299), beschliesst:

1. Für die Realisierung «Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten, Abschnitt Büsserach, Dorfeinfahrt Süd bis Breitenbach, Kreisel Zentrum, Sanierung und Umgestaltung» wird ein Verpflichtungskredit von brutto 8,9 Mio. Franken (inkl. MWST.) bewilligt (Basis Schweizerischer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2020). Davon in Abzug kommt der Beitrag der Bundessubvention für den Einbau eines lärmdämmenden Strassenbelages.
2. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
 Bau- und Justizdepartement/Departementscontroller
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Raumplanung
 Amt für Umwelt
 Amt für Finanzen
 Finanzdepartement
 Kantonale Finanzkontrolle
 Parlamentscontroller
 Parlamentsdienste