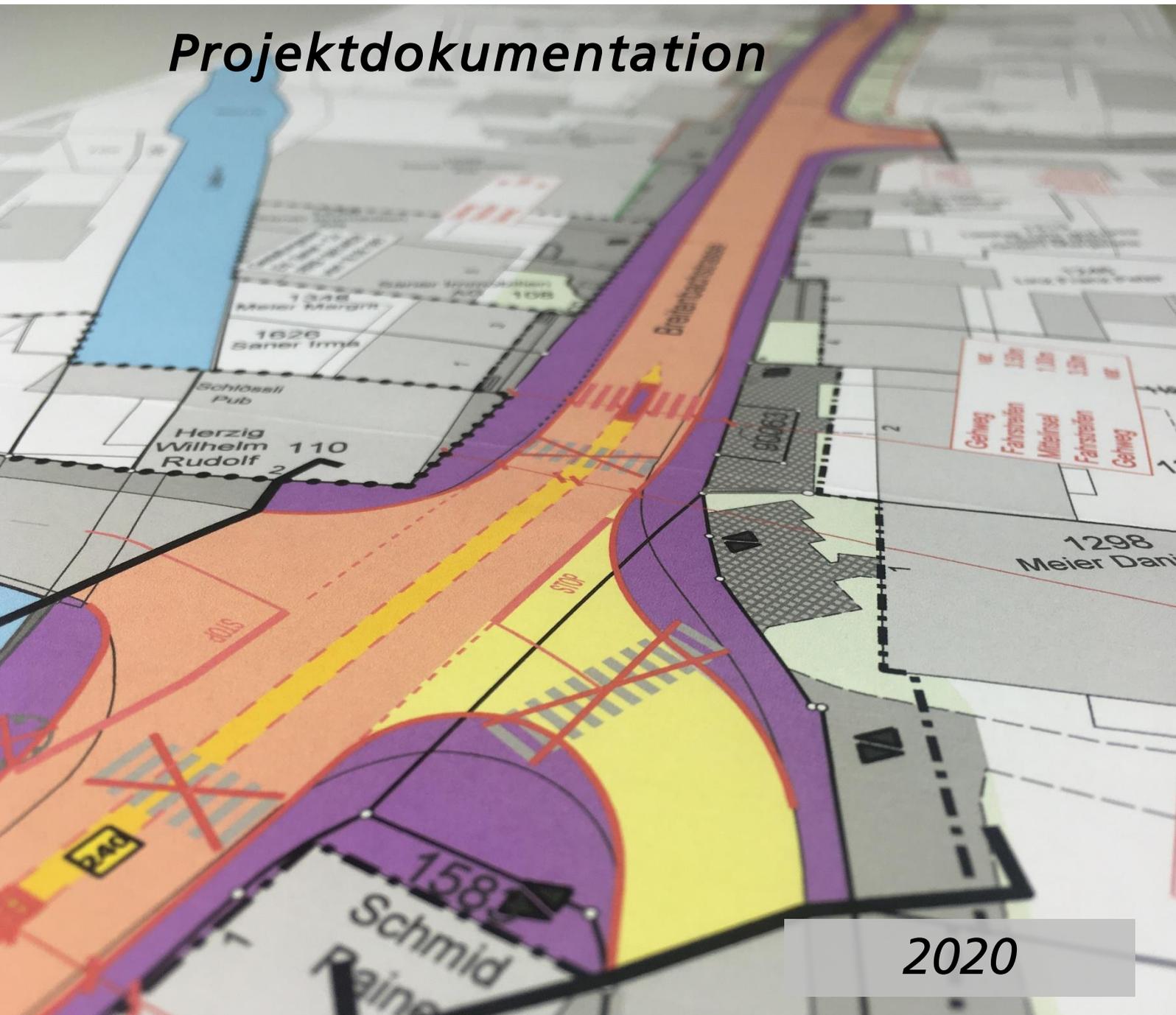


*Büsserach / Breitenbach, Ortsdurchfahrten  
Sanierung und Umgestaltung*

**Projektdokumentation**



2020

## **Inhalt**

---

1. Ausgangslage und Zielsetzung.....	1
2. Situation .....	3
3. Projektbeschrieb.....	4
4. Kosten.....	14
5. Wirtschaftlichkeit .....	16
6. Kennzahlen.....	17
7. Termine.....	18

## ***Herausgeber und Bezugsquelle***

---

*Amt für Verkehr und Tiefbau  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
4509 Solothurn*

*Telefon 032 627 26 33  
E-Mail avt@bd.so.ch  
www.avt.so.ch*

## ***Copyright***

---

*© Amt für Verkehr und Tiefbau  
Kanton Solothurn*

## 1. Ausgangslage und Zielsetzung

---

### **Wichtiger regionaler Verkehrsträger.**

Die beiden Ortsdurchfahrten von Büsserach und Breitenbach sind Teil der schnellsten Verbindung in Richtung Zwingen und Basel. Zudem verbindet die Strasse das Laufental und das Schwarzbubenland mit dem Jurasüdfuss und damit auch mit dem schweizerischen Mittelland. Mit dem Bau der Autobahn verlor diese Achse wohl an Bedeutung, blieb aber dennoch bis heute die kürzeste Verkehrsbeziehung zwischen dem nördlichen und südlichen Kantonsteil. Weiter dient die Kantonsstrasse zusammen mit den zahlreichen angrenzenden Sammelstrassen der kommunalen Erschliessung beider Gemeinden.

Es erstaunt daher nicht, dass die Strasse an Werktagen auf gewissen Abschnitten von mehr als 5'000 Fahrzeugen befahren wird. Damit ist sie eine der meistgenutzten Strassen im gesamten Schwarzbubenland.

### **Dringend nötige Sanierungsmassnahmen für den Substanzerhalt.**

Der Strassenzustand ist laut Erhebungen auf dem ganzen Abschnitt schlecht, was sich dem Strassenbenutzer beim Befahren in der unruhigen Überfahrt zeigt. Das Kreisbauamt III in Dornach war in den vergangenen Jahren damit beschäftigt, die Strasse mit aufwändigen baulichen Unterhaltsmassnahmen in stand zu halten. Prognosen sagen aus, dass bis ins Jahr 2023 die gesamte Strecke gar als "schlecht bis kritisch" beurteilt werden muss.

Auch die Randabschlüsse befinden sich weitgehend in einem schlechten Zustand. Das Projekt sieht deshalb vor, alle Abschlusssteine zu erneuern. Dem Auftrag von Kantonsrat Daniel Urech über die konsequente Wiederverwertung von Steinen bei Strassenbauarbeiten (A 0142/2016) soll möglichst Rechnung getragen werden.

Die Leitungen verschiedener Eigentümer, welche sich im Strassenkörper befinden, sind teilweise sanierungsbedürftig. Davon zeugen die zahlreichen Flickstellen im Strassenbelag. Zudem geht aus den Wasserversorgungs- und Entwässerungsplanungen beider Gemeinden ein Bedarf für Anpassungen und Erweiterungen am Leitungsnetz hervor. Auch die Strassenbeleuchtung soll in diesem Zusammenhang auf den neusten Stand gebracht werden.

Eine baldige Sanierung der Strasse ist unumgänglich.

### **Erhöhung der Verkehrssicherheit und hindernisfreie Bushaltestellen als wichtige Zielsetzungen.**

Die heutige Strasse wirkt durch die durchwegs gerade, offene Linienführung mit der breiten Fahrbahn optisch schlecht gegliedert und sehr verkehrsorientiert, was zu schnellem Fahren verleiten kann. Zudem fehlen bei den Fussgängerstreifen durchwegs die Mittelschutzinseln, was nicht mehr den heutigen Normen und Sicherheitsanforderungen entspricht. Bei der Anordnung der Fussgängerübergänge werden sowohl die Querungsbedürfnisse hinterfragt als auch die Sichtweiten und Abbiegebeziehungen überprüft. Die Lage der Fussgängerstreifen wird bei Bedarf angepasst.

Durch die geplanten Fussgängerschutzinseln und die Akzentuierung der verschiedenen Bereiche (Ortseinfahrt, Kernbereiche, Übergangsbereich) entsteht eine optische Kammerung und eine ortsbildverträgliche Gestaltung des Strassenraums. Dadurch verstetigt sich der Verkehr auf angemessenem Geschwindigkeitsniveau und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wird erhöht.

Zur Stärkung der Fussgänger-Längsbeziehungen wird die Strasse - wo fehlend - mit neuen Trottoirs ergänzt. Damit entsteht auf der ganzen Länge ein beidseitiger, durchgängiger Gehweg.

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) stehen die Strasseneigentümer in der Pflicht, bis Ende 2023 ihre Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei umzubauen. Im Zuge des Strassenbaus werden alle vier bestehenden Postauto-Haltestellen gemäss den geltenden Anforderungen ausgebaut.

### **Eine Strasse - unterschiedliche Ansprüche.**

Mit der Strassensanierung sollen unterschiedlichste Bedürfnisse abgedeckt werden. Die Planung soll sowohl den vielfältigen und teilweise gegensätzlichen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo und Fussgänger), der Anwohner und des Kantons als Strasseneigentümer bestmöglich gerecht werden.

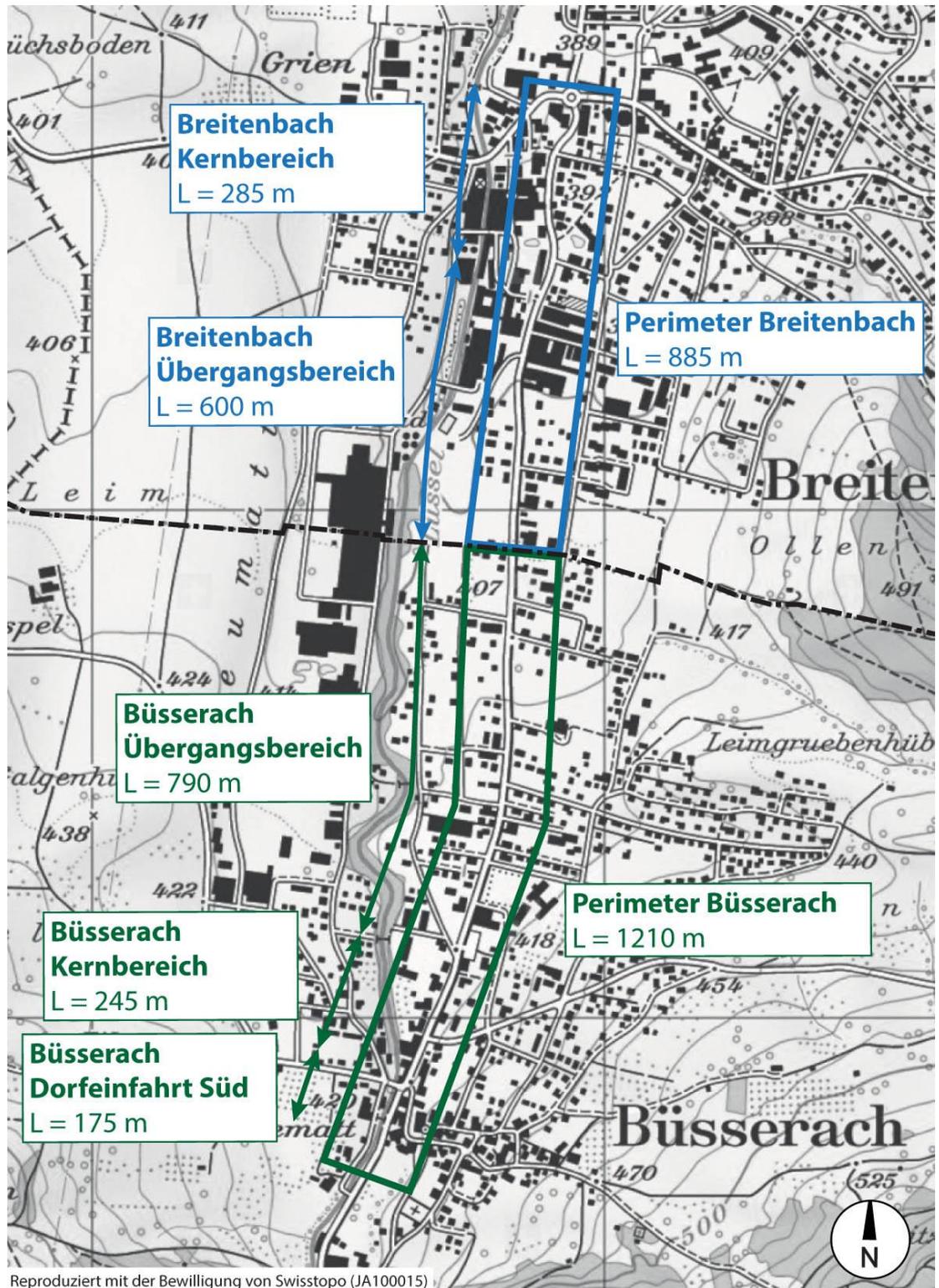
Die Strasse, welche sich über zwei Gemeinden erstreckt, soll mit einer identitätsstiftenden Gestaltung ein einheitliches Bild erhalten. Der Strassenraum soll aufgewertet werden. Nicht zuletzt soll ein einfacher und damit kostengünstiger Betrieb und Unterhalt ermöglicht werden. Einem angemessenen Qualitätsstandard unter einem sorgsamem Einsatz der finanziellen Mittel ist dabei mittels Einhaltung der kantonalen Richtlinien durch einen adäquaten Ausbaustandard und eine hohe Qualität bei der Ausführung besondere Beachtung zu schenken.

### **Vielfältige Grundlagen dienen einer erfolgreichen Planung.**

Die Planung basiert auf breit abgestützten Grundlagen:

- Reduziertes Bauprojekt Umgestaltung Breitenbach-/ Passwangstrasse, 2012
- Verkehrsmodell und Verkehrszählung, 2015
- Strassenzustandsdaten Gesamtwert I1 und Tragfähigkeit I5, 2018
- Auszug VUGIS-Unfalldaten 2013-2017, ASTRA, 2018
- Untersuchung Belag, Foundation und Untergrund, Basler Baulabor, 2018
- Machbarkeitsstudie Ausdolung Oberer Graben, 2012
- Arbeitspapier Überprüfung Verhältnismässigkeit Ausdolung Oberer Graben, 2019
- Stellungnahmen aus der kantonalen Ämtervernehmlassung, 2018
- Stellungnahmen der Einwohnergemeinden im Rahmen Vernehmlassung und der Projektfreigabe zur Auflage, 2018/20
- Bestandesaufnahmen Durchlass Oberer Graben, Unterer Niedergraben und Bachmauer der Lüssel, 2011 - 2018.

## 2. Situation



Übersicht

### 3. Projektbeschreibung

**Die optische Gliederung charakteristischer Abschnitte trägt zur Verständlichkeit der Strasse bei.**

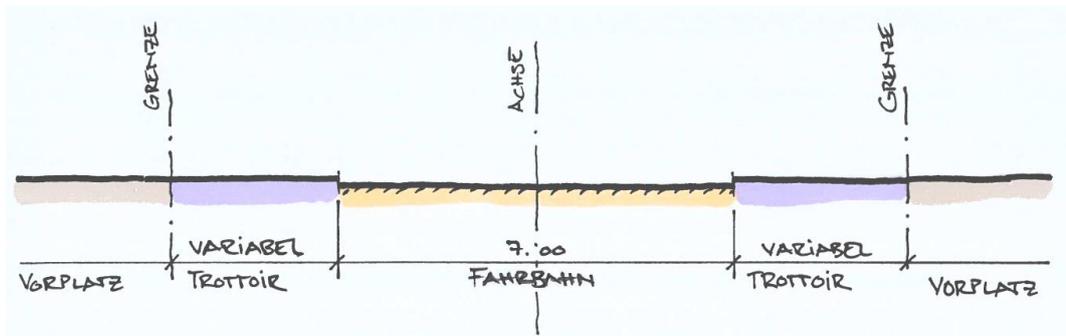
Mit der Umgestaltung der Strasse sind Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und das Geschwindigkeitsniveau geringfügig zu senken bzw. die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h einzuhalten. Hinsichtlich ihrer Funktion als wichtiger regionaler Verkehrsträger verändert sich die Kantonsstrasse jedoch nicht.

Die heutige Strasse verbindet die beiden Gemeinden Büsserach und Breitenbach heute als breites und monotones Band. Eine Betonung der unterschiedlichen Charaktere der Bereiche wie den beiden Ortskernen oder dem Übergangsbereich fehlt gänzlich. Eine geschickte Kammerung des Strassenraums mit situationsgerechten Querschnitten trägt zu einer besseren Verständlichkeit der Strasse bei. Gleichzeitig profitiert das Ortsbild von Büsserach und Breitenbach.

**Drei Gestaltungsgrundsätze: Mischverkehr, Mehrzweckstreifen und Kernfahrbahn.**

#### Mischverkehr

Auf der Mischverkehrsfläche im Ortskern von Büsserach werden verkehrstechnische Elemente wie Markierungen bewusst sehr zurückhaltend eingesetzt. Dadurch entsteht ein eher siedlungsorientiertes Strassenbild, welches den Verkehr beruhigt und so das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer fördert. Die Fahrbahnbreiten werden auf ein bewährtes Mass festgelegt, was die beabsichtigte Wirkung optisch unterstützt.



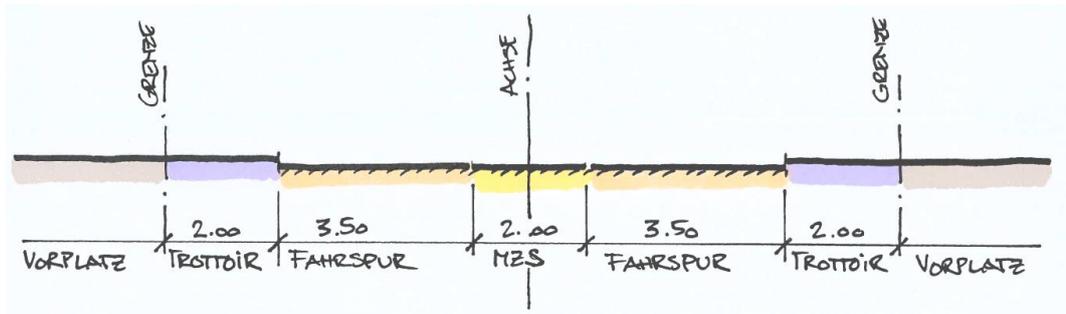
Schema Mischverkehrsfläche



Beispiel Seewen, Dorfstrasse

### Mehrzweckstreifen

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



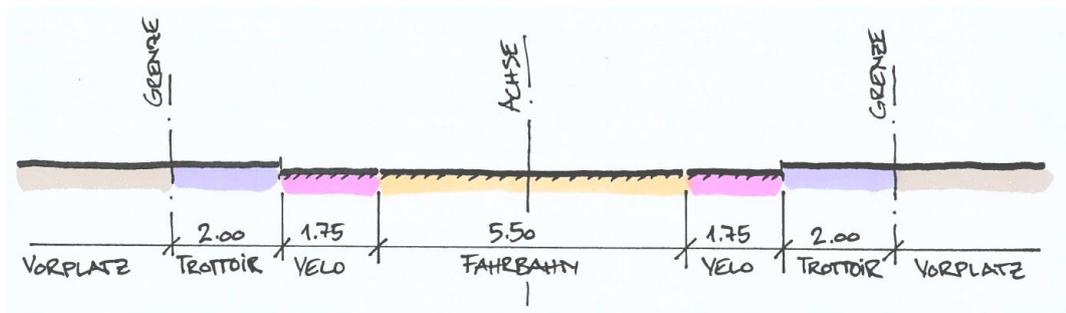
Schema Mehrzweckstreifen



Beispiel Breitenbach, Fehrenstrasse

### Kernfahrbahn

Im schwächer bebauten Übergangsbereich erhalten insbesondere die Velos mit einer Kernfahrbahn, d.h. beidseitigen Radstreifen aber ohne Mittellinie, mehr Raum. Die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs verringern sich dadurch erfahrungsgemäss und die Verkehrssicherheit verbessert sich.



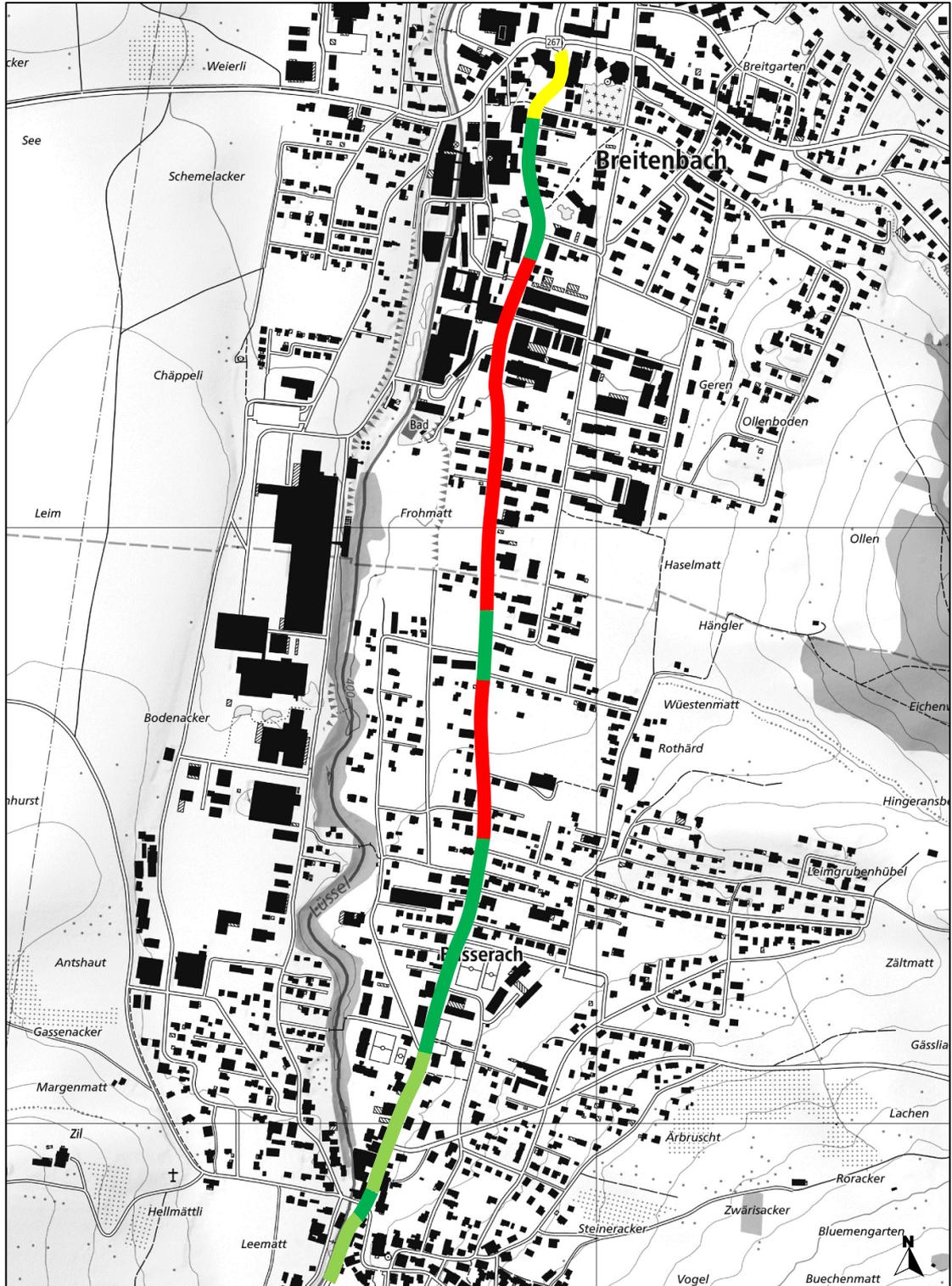
Schema Kernfahrbahn

Das Kreuzen zwischen zwei Autos ist in diesen Abschnitten problemlos möglich. Wenn der Radstreifen frei ist, darf dieser vom motorisierten Verkehr zum Kreuzen mitbenutzt werden.



*Beispiel Kestenholz, Oensingerstrasse*

Die Karte zeigt einen Überblick über die gewählten Querschnitte:



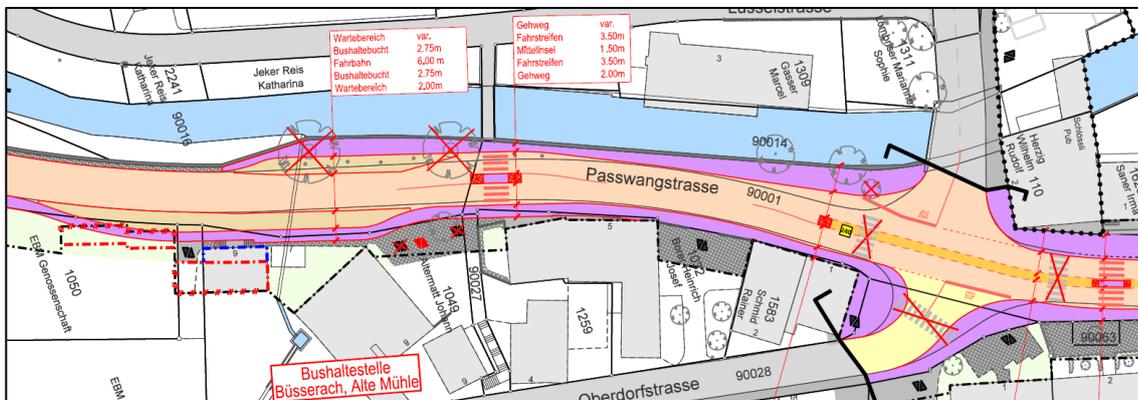
Übersicht Gestaltungsprinzipien

Legende

- Abschnitt im Mischverkehr (keine Radstreifen, keine Mittellinie)
- Abschnitt mit Mehrzweckstreifen
- Abschnitt mit Kernfahrbahn (beidseitig Radstreifen, keine Mittellinie)
- Abschnitt konventionell (beidseitig Radstreifen, mit Mittellinie)

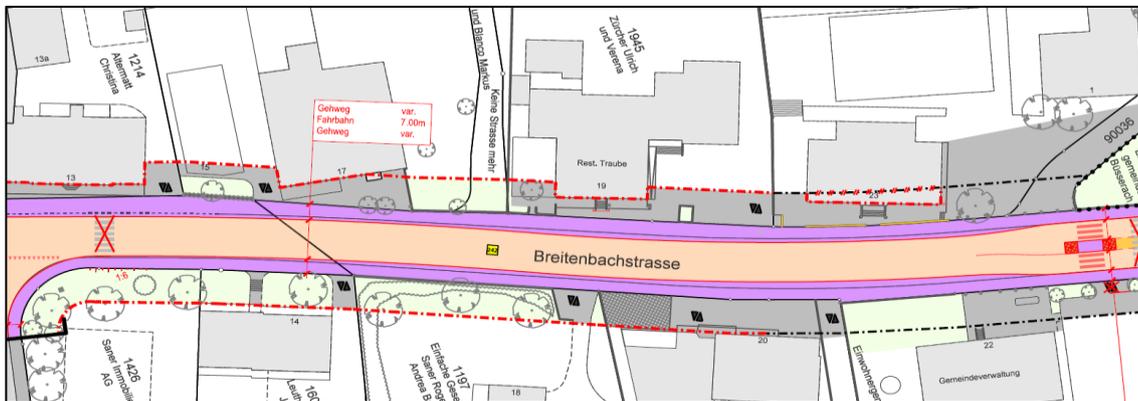
### Der südliche Ortseingang von Büsserach bildet den Auftakt zum Ortskern.

Das Ensemble im Bereich der Bushaltestelle Alte Mühle mit den teils schützenswerten oder geschützten Gebäuden rund um die Zänteschür gibt den Auftakt zum Ortskern von Büsserach. Durch die historisch gewachsene nahe Bebauung entsteht ein natürliches Eingangstor. Der gegliederte Strassenraum unterstreicht die Torwirkung mit der Fussgängerschutzinsel bei der Haltestelle und dem Mehrzweckstreifen beim Einlenker Wahlenstrasse zusätzlich. Gleichzeitig helfen diese Elemente dem Verkehr beim Abbiegen. Die knappen Sichtverhältnisse bei der vorspringenden Ecke Schlössli-Pub verbessern sich durch die Massnahmen geringfügig, die minimalen Normwerte können künftig eingehalten werden. Den Abschluss des Mehrzweckstreifens bildet der geschützte Fussgängerstreifen, der trotz enger Platzverhältnisse mit einer zumindest reduzierten Insel ausgebildet wird.



### Der Kernbereich von Büsserach: reduziert auf das Nötige.

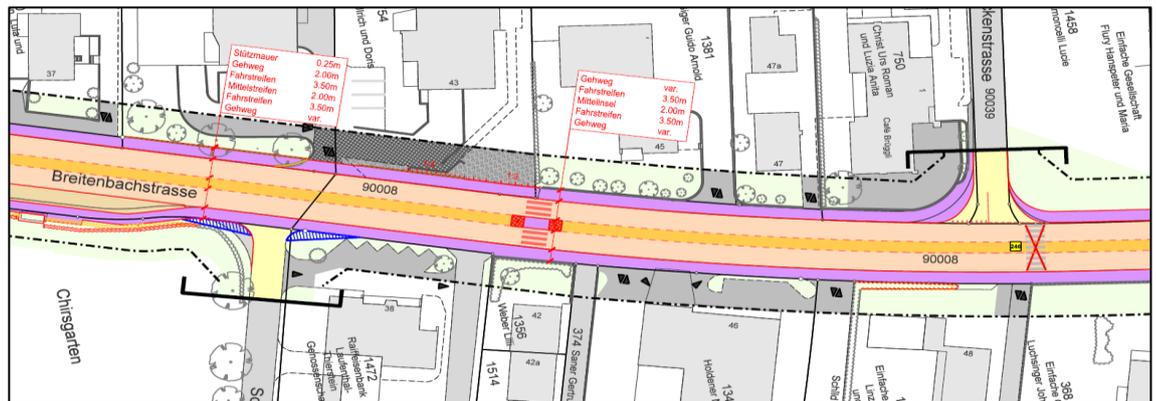
Der Kernbereich von Büsserach kommt zwischen der Wahlenstrasse und der Gemeindeverwaltung mit einer Mischverkehrsfläche weitgehend ohne Markierungen aus. Die fehlende klare Zuteilung der Verkehrsflächen innerorts wirkt sich erfahrungsgemäss positiv auf die Verträglichkeit zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr aus. Die Strasse wirkt durch die nicht vorhandene Mittellinie weniger verkehrsorientiert, ein "ziehendes" technisches Element entfällt, was einen entschleunigenden Einfluss hat. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind tiefer.



Die Reduktion der Fahrbahnbreite um rund einen Meter auf 7 m entspricht dem geeigneten Mass für die Führung der Velos im Mischverkehr. Gleichzeitig hilft die geringere Strassenbreite den Fussgängern beim Überqueren der Strasse.

### Seitliche Nutzungen und Erschliessungen zwischen Gemeindeverwaltung und Oberer Grabenstrasse.

Der Abschnitt nördlich der Gemeindeverwaltung von Büsserach zeichnet sich durch viele seitliche Einmündungen von Erschliessungs- und Sammelstrassen aus. Auch zahlreiche direkte Erschliessungen von privaten Liegenschaften, Restaurants, Altersheim, Tankstelle, Bank und weiteren Gewerbebetrieben lassen auf häufige Abbiegevorgänge schliessen.



Der in diesem Bereich gewählte Mehrzweckstreifen ist das geeignete Element, welches seit einigen Jahren besonders auch im Kantonsteil südlich des Juras, unlängst beispielsweise aber auch an der Fehrenstrasse in Breitenbach, erfolgreich eingesetzt wird. Die Fahrspurweiten betragen je 3,50 m, die Breite des Mehrzweckstreifens 2 m. Gesamthaft beträgt die Breite der ganzen Fahrbahn damit 9 m.

### Der Übergangsbereich: Weniger ausgeprägte angrenzende Nutzungen zwischen Büsserach und Breitenbach.

Zwischen der Oberen Grabenstrasse in Büsserach und der Amthausstrasse folgt ein längerer Abschnitt, der hauptsächlich durch weniger dichte, private Wohnnutzungen geprägt ist. Man befindet sich im Übergangsbereich zwischen den beiden Gemeinden Büsserach und Breitenbach. Dies wird mittels der Kernfahrbahn verdeutlicht.

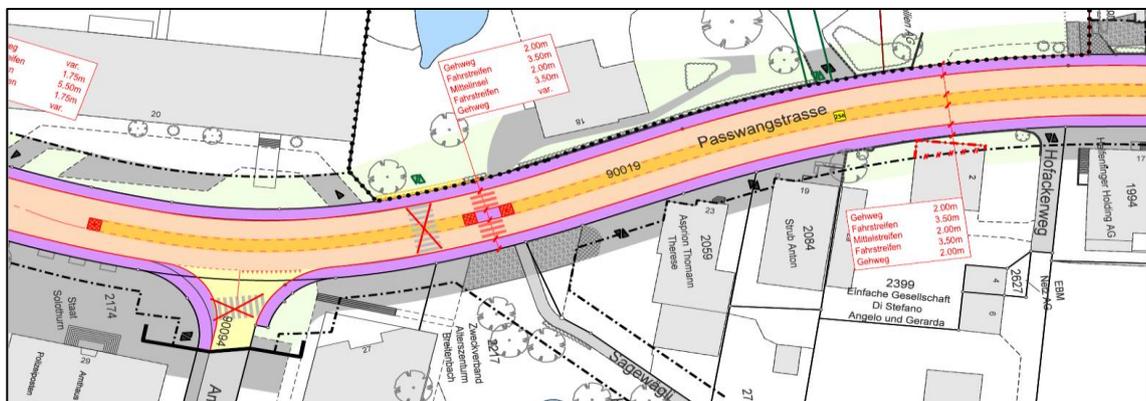
Mit beidseitigen Radstreifen von 1,75 m Breite und einer Fahrbahn von 5,50 m ergibt sich eine Gesamtbreite der Strasse von wiederum 9 m, was der gleichen Breite auf Abschnitten mit Mehrzweckstreifen entspricht. Beim Konzeptwechsel zwischen Mehrzweckstreifen und Kernfahrbahn können so unruhige Verschenkungen des Fahrbahnrandes vermieden werden. Damit resultiert ein harmonisch gestalteter Strassenraum.



Einzig im Bereich der Bushaltestelle Niederfeld befinden sich mit der Grien- und der Bodenackerstrasse wichtige Einmündungen von Sammelstrassen mit einem grösseren Einzugsgebiet und damit häufigen Abbiegevorgängen. Auf diesem Abschnitt unterbricht ein Mehrzweckstreifen die Kernfahrbahn, um ein sicheres und komfortables Abbiegen zu ermöglichen.

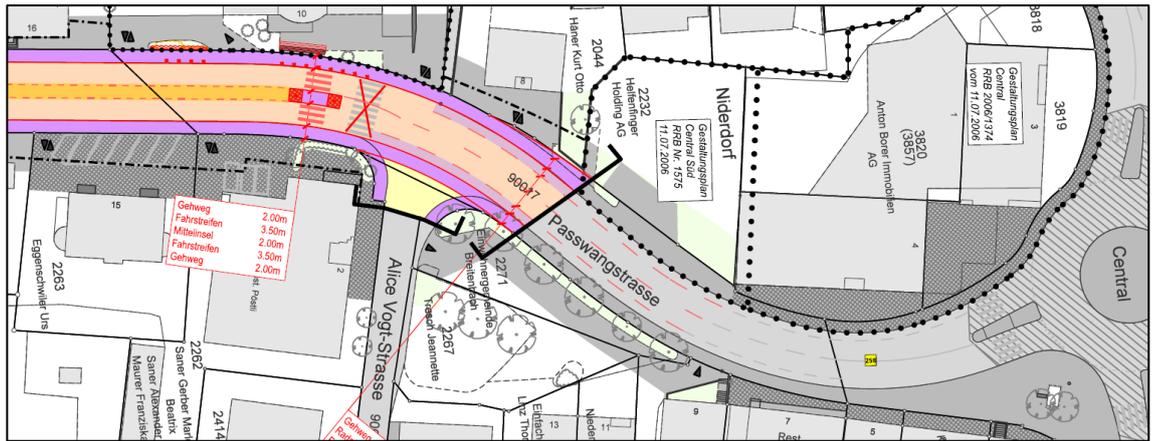
**Der Abschnitt vom Amthaus bis zum Café Post.**

Die Amthausstrasse dient als wichtige Sammelstrasse für die ostseitigen Wohngebiete entlang der Bodenackerstrasse in Breitenbach. Das macht sich in deren hohen Frequentierung bemerkbar. Ab hier wird das Konzept mit Mehrzweckstreifen analog Büsserach bis hin zur Alice Vogt-Strasse wiederaufgenommen. Der Mehrzweckstreifen verringert die Trennwirkung der Strasse und fördert das flächige Queren der Fussgänger.



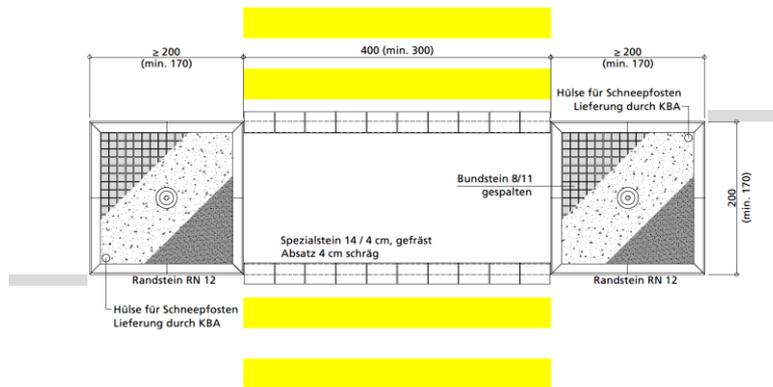
**Der Kernbereich von Breitenbach zeigt sich im bekannten Kleid.**

Der eigentliche Ortskern von Breitenbach erstreckt sich von der Alice Vogt-Strasse zum Kreisel. In diesem Abschnitt wird der bewährte konventionelle Querschnitt mit beidseitigen Radstreifen und Leitlinie in Fahrbahnmitte ab der Alice Vogt-Strasse bis hin zum Kreisel Zentrum nicht verändert, dies auch auf Wunsch der Einwohnergemeinde. Damit kann dieser nördlichste Bereich im Zuge der übrigen Bauarbeiten lediglich mittels einer Belagssanierung instand gesetzt werden.



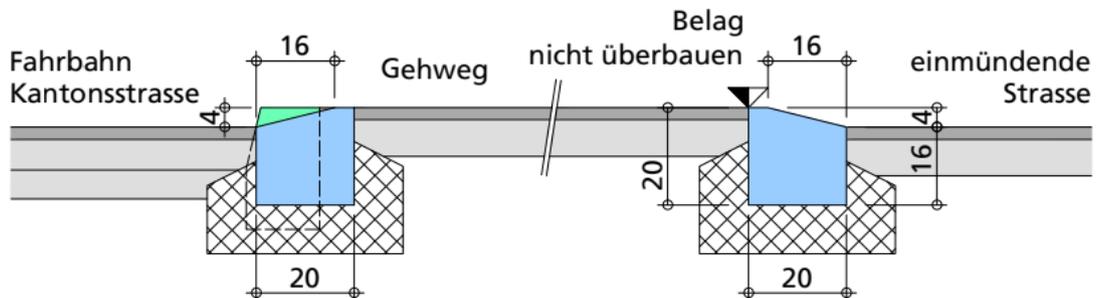
**Fussgängerverkehr: Aktuelle Normen verlangen nach Mittelinseln bei Fussgängerstreifen.**

Für eine hohe Verkehrssicherheit müssen Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinseln versehen sein. Solche Schutzinseln haben nebst der Querungshilfe den zusätzlichen Vorteil, dass die «Durchsicht» der langen, geraden Strasse optisch gebrochen wird.



Grundriss Fussgängerschutzinsel

Zur Stärkung der Fussgängerlängsbeziehungen werden untergeordnete Strasseneinmündungen mit Trottoirüberfahrten ausgestattet. Das ermöglicht dem Fussverkehr eine vortrittsberechtigte und niveaugleiche Querung des Mündungsbereichs.



Querschnitt Trottoirüberfahrt

Zudem werden Abschnitte ohne Gehweg mit neuen Trottoirs ergänzt, um künftig auf der ganzen Länge eine durchgehende Fussgänger Verbindung anbieten zu können.

### **Entflechtung der Regenwasserableitung.**

Speziell im Kernbereich von Büsserach fehlt teilweise eine bauliche Abtrennung zwischen Gehbereich und Fahrbahn. So fliesst das Strassenwasser örtlich ungehindert auf die angrenzenden privaten Parzellen oder umgekehrt, was nicht erwünscht ist. Im Rahmen des Projektes wird die öffentliche und private Entwässerungen entflechtet. Das Regenwasser wird nach den geltenden Umweltvorschriften abgeleitet.

### **Hindernisfreie Bushaltestellen, Nutzen nicht nur für Menschen mit Behinderungen.**

Auf der Strasse verkehrt das Postauto mit der Linie 115 im Halbstundentakt. Im Abschnitt liegen vier Bushaltestellen (Büsserach: Alte Mühle, Schulhaus und Niederfeld / Breitenbach: Bandfabrik) beziehungsweise acht Haltekanten, welche aus ÖV-Sicht allesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung aufweisen. Alle Haltestellen sind heute nicht nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgebaut. Genügend hohe Haltekanten und ausreichend breite Warteräume fehlen. Der gesetzlich geforderte autonome Einstieg für Menschen mit Behinderungen ist deshalb nicht gewährleistet. Im Zuge der Strassensanierung werden diese Mängel behoben und damit ein wichtiger Schritt bezüglich der Umsetzung des BehiG gemacht.

Von einem hindernisfreien Ausbau profitieren auch ÖV-Nutzer ohne körperliche Einschränkungen. Ein komfortabler Einstieg beispielsweise mit Gepäck oder Kinderwagen wird erleichtert.

Sämtliche Haltestellen in Fahrtrichtung Nord (nach Breitenbach / Zwingen) bleiben in ihrer Lage unverändert. Es handelt sich um Busbuchten abseits der Fahrbahn. Um ein Befahren mit heutigen Gelenkbussen zu ermöglichen, sind geringfügige Anpassungen der Geometrie nötig. Um den Einstieg mit Rollstuhl sicherzustellen, ist als Minimalanforderung bei der Mitteltüre ein 2,90 m breiter freier Manövrierbereich und eine 16 cm hohe Haltekante erforderlich. So ist der Zustieg über die fahrzeugseitige Klapprampe möglich. Nach Möglichkeit werden die Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm ausgebaut (Büsserach: Alte Mühle und Breitenbach: Bandfabrik), was einen niveaufreien Einstieg ermöglicht.

Die Positionen der Haltestellen in Richtung Süd (Passwang) werden teilweise geringfügig angepasst. Die Fahrbahnhaltestelle Breitenbach Bandfabrik wird um rund 90 m in Richtung Passwang verschoben, um die Wohngebiete im Hängler und Haselmattweg besser zu erschliessen. Durch die gerade Anfahrt ist eine Haltekantenhöhe von 22 cm möglich, was den Zustieg mit dem Rollstuhl auch ohne Klapprampe ermöglicht. Die heutige Fahrbahnhaltestelle Büsserach Niedermatt wird auf die nördliche Seite der Einmündung Grienstrasse verlegt und im Bereich des neu ausgedolten Unteren Niedergrabens zu einer Busbucht abseits der Fahrbahn ausgebaut. Die Haltebucht Büsserach Schulhaus verbleibt an der gleichen Stelle, die Haltestelle Büsserach Alte Mühle wird aus dem Ein-

mündungsbereich der Wahlenstrasse um rund 80 m in Richtung Süden verschoben. Dadurch verbessern sich die Sichtverhältnisse im Knotenbereich bei wartendem Bus deutlich und es ist die Anordnung einer Busbucht mit hoher Haltekante möglich. Die Haltestelle ist über den Fussgängersteg über die Lüssel auch aus den Gebieten westlich der Lüssel sicher und direkt erreichbar. Ein gefährliches Queren im Knoten der Wahlenstrasse wie bisher entfällt.

Alle Haltestellen werden bei der vorderen Einstiegstüre mit taktil-visuellen Markierungen versehen.

### **Weniger Lärm durch den Einbau eines lärmarmen Deckbelags.**

Seit einigen Jahren werden auf Kantonsstrassen in lärmempfindlichen Gebieten und innerorts lärmarme Deckbeläge eingesetzt, so auch künftig auf der betroffenen Strasse. Die Oberflächenstruktur mit dem hohen Hohlraumgehalt dieses Belags führt zu einer deutlich wahrnehmbaren Lärminderung im Vergleich zu herkömmlichen Strassenbelägen.

#### 4. Kosten

	Büsserach [Fr., inkl. MWST.]	Breitenbach [Fr., inkl. MWST.]
<b>1. Grundlagen</b>	<b>345'000</b>	<b>210'000</b>
1.1 Studien, Genehmigungsverfahren	345'000	210'000
<b>2. Grundstücke</b>	<b>696'000</b>	<b>183'000</b>
2.1 Landerwerb	601'000	124'000
2.2 Inkonvenienzen	95'000	59'000
<b>3. Baumeister</b>	<b>4'008'000</b>	<b>2'788'000</b>
3.1 Bauarbeiten	4'008'000	2'788'000
<b>4. Nebenarbeiten</b>	<b>242'000</b>	<b>193'000</b>
4.1 Garteninstandstellungen	54'000	34'000
4.2 Signalisation und Markierung	126'000	102'000
4.3 Verkehrsführung / Verkehrsdienst	62'000	57'000
<b>5. Honorare</b>	<b>706'000</b>	<b>491'000</b>
5.1 Ingenieur	487'000	339'000
5.2 Geometer	97'000	68'000
5.3 Beweissicherung	41'000	28'000
5.4 Diverse Honorare	81'000	56'000
<b>6. Diverses</b>	<b>525'000</b>	<b>385'000</b>
6.1 Gebühren	40'000	28'000
6.2 Unvorhergesehenes Bauleistungen (10 % von Pos. 3-4)	425'000	298'000
6.3 Unvorhergesehenes Honorare (10 % von Pos. 5)	71'000	49'000
6.4 Rundung	- 11'000	10'000
<b>Zwischentotal</b>	<b>6'522'000</b>	<b>4'250'000</b>
davon z.L. Projektierungskredite (Pos. 1 / 5 / 6.3)	1'122'000	750'000
<b>Total z.L. Verpflichtungskredit</b>	<b>5'400'000</b>	<b>3'500'000</b>
<b>Total z.L. Verpflichtungskredit</b> (Büsserach und Breitenbach)	<b>8'900'000</b>	

Die Kosten wurden auf der Grundlage des Bauprojektes, d.h. mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ , ermittelt.

Schweizerischer Baupreisindex, Region Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. Oktober 2020.

## 5. Wirtschaftlichkeit

---

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

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

Vorabklärungen zeigen, dass für die Fundation der Strasse der Einsatz von Recycling-Baustoffen möglich ist. Damit wird ein Beitrag zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen geleistet. Gleichzeitig können diese Materialien auch aus wirtschaftlichen Aspekten interessant sein.

Die Strasse wurde auf prognostizierte Verkehrsmengen dimensioniert. Die bekannten Siedlungsentwicklungen in den beiden Gemeinden wurden in die Konzeption einbezogen. Dadurch entsteht eine Strasse, die auch in Zukunft ihren Dienst erfüllt. Die Schnittstellen zu den laufenden Ortsplanrevisionen in beiden Gemeinden sind im Projekt entsprechend deren aktuellem Planungsstand berücksichtigt.

Die vorgängig getätigten Abklärungen zu Ausbau- und Sanierungsabsichten am Leitungsnetz betroffener Werkeigentümer führen zu einer koordinierten Bauausführung unter Nutzung von Synergien. Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten einen gesellschaftlichen Nutzen.

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, § 1 Abs. 3).

## 6. Kennzahlen

---

Ausbaulänge	ca.	2'100 m
davon Passwangstrasse Büsserach	ca.	175 m
davon Breitenbachstrasse Büsserach	ca.	1'040 m
davon Passwangstrasse Breitenbach	ca.	885 m
Ausbauasphalt (Rückbau)	ca.	3'700 m <sup>3</sup>
Kieskoffer einbauen	ca.	14'000 m <sup>3</sup>
Kalkschroppen einbauen	ca.	2'300 m <sup>3</sup>
Randabschlüsse	ca.	7'150 m
Belagsarbeiten	ca.	8'700 t
davon lärmdämmender Deckbelag	ca.	1'500 t
Betonfahrbahn (Busbuchten)	ca.	575 m <sup>2</sup>
Strassenabläufe (Einlaufschächte)	ca.	125 St
Landerwerb	ca.	1'750 m <sup>2</sup>

## **7. Termine**

---

Öffentliche Planaufgabe (Erschliessungsplan)	Dezember 2020
Submission Ingenieur (Ausführung)	März 2021
Voraussichtlich Kreditgenehmigung	Juli 2021
Genehmigung Erschliessungspläne	Sommer 2021
Submission Baumeisterarbeiten	Herbst 2021
Vergabe Baumeisterarbeiten	Januar 2022
Baubeginn	April 2022
Bauende Hauptarbeiten	ca. Herbst 2025
Einbau Deckbelag	Sommer 2026