

Regierungsratsbeschluss

vom 11. August 2009

Nr. 2009/1390

KR.Nr. K 097/2009 (BJD)

Kleine Anfrage Remo Ankli (FdP, Beinwil): Die Passwangstrasse - eine Strasse kommt ins Rutschen (05.05.2009)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Zum Zeitpunkt der Einreichung dieses Vorstosses wird die Passwangstrasse auf der Nordseite gerade einer Sanierung unterzogen. Grund: An mehreren Stellen hat sich der Strassenbelag stark abgesenkt. Generell muss man leider sagen, dass sich die Strasse über den Passwang, zumindest auf der nördlichen Seite, in einem schlechten Zustand befindet. Schuld an dieser Situation ist wohl einerseits ein instabiler Untergrund, aber auch eine zunehmende Benutzung der Passstrasse durch schwere Lastwagen. Diese oftmals ausländischen Fahrzeuge werden von ihren Navigationssystemen über den Passwang geschickt, weil diese Geräte den Pass als den kürzesten Weg ins Mittelland angeben; bei solchen Fahrten sind schon einige Lastwagen im Schnee stecken geblieben. Darüber hinaus fahren seit Monaten zahlreiche Lastwagen mit unverschmutztem Aushubmaterial über den Passwang, weil im Schwarzbubenland keine Ablagerungsmöglichkeiten bestehen. Abgesehen vom unerwünschten Effekt, dass die Passwangstrasse zusätzlich beansprucht wird, ist dies grundsätzlich ein sowohl ökonomisch wie ökologisch unsinniger Zustand. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den derzeitigen Zustand der Passwangstrasse?
2. Wie lange wird es noch dauern, bis eine Gesamtanierung der Passwangstrasse an die Hand genommen werden muss? Was wird eine solche kosten?
3. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, die Schwertransporte über den Passwang zu reduzieren, um die kostspieligen Schäden an der Strasse zu vermindern, eine Gesamtanierung hinauszuzögern und die Verkehrssicherheit auf der Strasse zu erhöhen?
4. Was den Deponienotstand im Schwarzbubenland angeht, erhält man vom zuständigen Amt für Umwelt auf Anfrage den Bescheid, dass man eine Möglichkeit für die Ablagerung des Aushubmaterials in Aussicht habe. Wie lange wird es noch dauern, bis diese Deponie zur Verfügung stehen wird?
5. Welche Massstäbe der Raum- und Umweltplanung werden an einen möglichen Depo-niestandort angelegt? Sind diese eventuell so streng, dass wir noch lange auf die Be-reitstellung einer oder mehrerer Ablagerungsstätten werden warten müssen?

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. Verglichen 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.

3.2 Zu Frage 2

Basierend auf den periodisch durchgeführten Zustandsbeurteilungen und den zur Verfügung stehenden Sachmitteln werden die Erhaltungsmassnahmen definiert. Die Normen empfehlen bei Fahrbahnen im „kritischen“ 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 zurzeit 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 eine Gesamterneuerung nicht notwendig und finanziell nicht vertretbar.

3.3 Zu Frage 3

Gemäss Strassenverkehrserhebungen überquerten in den letzten 10 Jahren täglich durchschnittlich ca. 1'700 bis 2'000 Fahrzeuge (DTV) den Passwang. Der Schwerverkehrsanteil beträgt weniger als 7 % oder ca. 100 Fahrzeuge pro Tag. Dieser setzt sich zusammen aus 20 Cars, 60 Lastwagen und 20 Lastenzügen. Eine Befragung der Schwerverkehrsteilnehmer im Herbst 2007 durch ein externes Ingenieurbüro hat ergeben, dass der Passwang hauptsächlich als Verbindung zwischen dem Mittelland und dem nördlich gelegenen Schwarzbubenland, dem Laufental sowie den angrenzenden Gemeinden genutzt wird. Im Norden bilden die Gemeinden Breitenbach, Buserach, Erschwil und Laufen den Schwerpunkt, die bei 74 % aller Fahrten (exkl. Cars) als Ziel- und Quellort identifiziert wurden. Im Süden liegt die Konzentration des Ziel- und Quellverkehrs bei 78 % (exkl. Cars) aller Fahrten im Mittelland der Kantone Solothurn und Bern. Zudem hat die Befragung ergeben, dass die Route über den Passwang vorzugsweise nicht mit voll beladenem Fahrzeug und vielfach am Schluss einer Tour befahren wird.

Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei ereignen sich auf der 6,5 km langen Passwangstrasse durchschnittlich drei (registrierte) Unfälle pro Jahr mit Beteiligung des Schwerverkehrs. Erfreuli-

cherweise sind in den letzten Jahren keine Verletzten zu verzeichnen. Im Vergleich zu anderen Strassen ist kein akuter Unfallschwerpunkt auf der Passwangstrasse zu erkennen. Aufgrund der vorhandenen Daten besteht wenig Handlungsbedarf. Mit gezielten kleinen Massnahmen kann die Verkehrssicherheit punktuell erhöht werden.

Die Dimensionierung und somit auch der Unterhalt der Strasse erfolgt über die Funktion der Strasse, die Verkehrsbelastung, den Untergrund/Unterbau und die örtlichen Bedingungen. Der Schwerverkehr ist somit nur eine von mehreren Grössen für die Dimensionierung der Strassenverkehrsanlage, sei es für das Lichtraumprofil (Fahrbahnbreite, Durchfahrtshöhe usw.) wie auch für den Strassenaufbau (Belagstärke, Brückenstärke usw.).

Mit einer Beschränkung für den Schwerverkehr könnte der finanzielle Aufwand (Bau und Unterhalt) für Strassenanlagen grundsätzlich reduziert werden. Bei der bestehenden Passwangstrasse würden sich die finanziellen Einsparungen auf den Unterhalt beschränken. Aufgrund des geringen Schwerverkehrs sowie den weiterhin gleichbleibenden, massgebenden Einflussgrössen wären die Einsparungen jedoch kaum wahrnehmbar.

Die kantonale Passstrasse ist beim Bund als regionale Verbindungsstrasse klassiert. Sie dient dem Schwarzbubenland als Hauptverbindung ins Mittelland. Mit Verboten würde die bestehende Vernetzung beeinträchtigt und das Schwarzbubenland eher benachteiligt. Wir werden die Schwerverkehrsentwicklung weiter beobachten. Im Moment besteht keine Notwendigkeit, die Passstrasse mit Verboten für den Schwerverkehr zu beschränken.

3.4 Zu Frage 4

Tatsächlich besteht im Schwarzbubenland zur Zeit keine Entsorgungsmöglichkeit für unverschmutztes Aushubmaterial. Dieses Material aus der Region wurde bis anhin im grenznahen Ausland (Elsass und Deutschland), im Kanton Basel-Landschaft oder in den Abbaustellen im südlichen Teil des Kantons Solothurn abgelagert. Der Kanton Solothurn ist sich des Deponienotstands im Schwarzbubenland bewusst und ist deshalb daran, mittel- bis längerfristig eine Deponieplanung für den nördlichen Kantonsteil zu erarbeiten und Standorte für Aushubdeponien zu suchen (Evaluationsverfahren). Als mögliche Sofortlösung zeichnet sich im Bezirk Thierstein die Realisierung einer Aushubdeponie (Inertstoffdeponie für unverschmutzten Aushub) durch eine Privatunternehmung ab. Diese ist zur Zeit daran, die nötigen Vorabklärungen - insbesondere hydrogeologische Abklärungen - durchzuführen. Wir gehen davon aus, dass das erforderliche Nutzungsplanverfahren noch dieses Jahr gestartet werden kann. Bei optimalem Verlauf des Verfahrens könnte die Deponie in der 2. Hälfte 2010 in Betrieb genommen werden.

3.5 Zu Frage 5

Die gesetzlichen Anforderungen an die Standorte von Aushubdeponien (Inertstoffdeponien für unverschmutztes Aushubmaterial) haben sich in den letzten Jahren verändert, so dass für diesen Deponietyp erleichterte Anforderungen gelten. Dies führt dazu, dass nun mit den neuen Standortanforderungen mehr Deponiestandorte in Frage kommen. Wir rechnen deshalb damit, dass in kurzer Zeit eine Deponie für dieses Material realisiert werden kann.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (SR/ks) (2)
Amt für Umwelt
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat