IIIIII KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 17. März 2014

Nr. 2014/542
KR.Nr. I 007/2014 (BJD)

Interpellation FDP.Die Liberalen Wasseramt-Bucheggberg: Sinnvolle oder Luxuslösung bei Verkehrsausbauten? (28.01.2014)
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Interpellationstext

Der Ausbau des Bahnübergangs zwischen Biberist und Lohn-Ammannsegg hat in der Bevölkerung zum Teil grosses Kopfschütteln ausgelöst. Bis dato wurde der Velo- und Fussgängerweg auch im Bereich des Bahnübergangs parallel zur Kantonsstrasse geführt. Es war eine übersichtliche, sichere und einfache Verkehrsführung. Mit dem Ausbau auf zwei Spuren der RBS-Bahnlinie wurde ein bauliches Kunstwerk geschaffen.

Es wurden zwei separate Velo- und Fussgängerstrassen gebaut, mit eigenen Bahnschranken, Verkehrsinseln und nun säumt noch eine Vielzahl von Absperrungspfosten den Strassenrand. Die Verkehrsführung wurde kompliziert und unübersichtlich. Nebst der neuen, fragwürdigen Verkehrsführung wurden noch äusserst hohe Kosten verursacht. Daher folgende Fragen dazu:

1. Wie ist die Kostenaufteilung beim Ausbau/Sanierung des Bahnübergangs Biberist-Lohn-Ammannsegg ausgefallen (Bahn, Gemeinde, Kanton, allfällige weitere Partner)?

2. Auf welche Gutachten und Fakten stützt sich ein so umfassender Weiterausbau des Bahnübergangs (zusätzliche Strassen für Fussgänger- und Veloweg)?

3. Wie wird die Verkehrssicherheit beurteilt, respektive welche Messpunkte dienen dazu, damit ein solcher Ausbau bewilligt und für richtig beurteilt wird?

4. Wurden bisherige Erfahrungen und örtliche Gegebenheiten bei dieser Projektierung miteinbezogen (Verkehrsunfälle auf dieser Strasse, Kenntnisse über Zwischenfälle an dieser Stelle)?

5. Gibt es weitere Sanierungs- und Ausbauprojekte, welche in dieser Form geplant sind (z.B. Aarebrücke Luterbach-Flumenthal, Kantonsstrasse Feldbrunnen, etc.)?

6. Könnten bei der Projektplanung nicht auch Lösungen gesucht werden, die einfacher, günstiger und zweckmässiger ausfallen?

7. Wie werden betroffene Gemeinden in die Planung miteinbezogen in Bezug auf Ausgestaltung und Gesamtkosten?

8. Muss bei zukünftigen Sanierungs- und Ausbauarbeiten immer allen Bedürfnissen Rechnung getragen werden? Können nicht pragmatische und bewusste Lösungen angestrebt werden?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Ausbau des Bahnübergangs zwischen Biberist und Lohn-Ammannsegg wurde – wie grundsätzlich alle kantonalen Strassenbauprojekte – unter Berücksichtigung der gesetzlichen und strategischen Vorgaben des Kantons sowie den aktuell geltenden Normanforderungen ausgestaltet.

Gemäss § 1 Abs. 1 des Strassengesetzes (BGS 725.11) planen, bauen und unterhalten Kanton und Einwohnergemeinden gestützt auf die Grundsätze der Raumplanung, unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr, das öffentliche Strassennetz. Zudem bestimmt § 1 Abs. 3 des Strassengesetzes, dass die Strassen insbesondere auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit zu genügen haben.

Das verkehrspolitische Leitbild (VLB; Kantonsratsbeschluss Nr. 144/2004 vom 3. November 2004) des Kantons Solothurn definiert für die Bereiche Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft insgesamt sieben strategische Hauptziele. Im Bereich Gesellschaft definiert das VLB, als eines der Hauptziele, die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierfür definiert das VLB Lösungsansätze, u.a. den Lösungsansatz "Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen".

Hinsichtlich der einzuhaltenden Normvorgaben ist Folgendes anzumerken: Für die Planung, die Projektierung und den Bau der Strasseninfrastruktur ist für den Bauherrn – im vorliegenden Fall das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) – das Normenwerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) die massgebende Projektierungsgrundlage. Die VSS-Normen verfügen über eine breit abgestützte Akzeptanz, entstehen in einem transparenten, mehrstufigen Normungsprozess im Auftrag der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV) und geben sachgerecht den aktuellen Stand der Technik wieder. Aufgrund dieser Eigenschaften erlangen die VSS-Normen trotz ihres bloss empfehlenden Charakters faktisch rechtliche Verbindlichkeit. Das vorliegende Projekt wurde entsprechend den Normvorgaben des VSS projektiert.

Somit kann grundsätzlich festgestellt werden, dass der Ausbau des Bahnübergangs zwischen Biberist und Lohn-Ammannsegg "gesetzes-, strategie- und normkonform" realisiert wurde.

Die Antwort, ob ein Projekt zweckmässig ausgestaltet ist, fällt je nach Perspektive anders aus. Aus derjenigen des Automobilisten sind bauliche Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs vielfach "reiner Luxus". Aus Sicht des Strassenunterhaltes werden Gestaltungselemente zugunsten des Ortsbildes als kostentreibend eingestuft. Die Gemeinden wiederum haben vielfach bedeutend höhere Anforderung an die Strassenraumgestaltung als der Kanton als Bauherr (und zukünftiger Werkeigentümer). Bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden von den verschiedenen Beteiligten und Interessevertretern i.d.R. ebenfalls unterschiedlich beurteilt. Die Auseinandersetzung mit diesen vielfältigen und divergierenden Ansprüchen findet für jedes Projekt im Rahmen des Planungs- und Projektierungsprozesses statt. Das Ziel ist, Projekte mit einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu realisieren.

Die heutigen Verkehrsinfrastrukturbauten weisen in der Tat schweizweit – nicht zuletzt auch aufgrund der laufend steigenden gesetzlichen und anderen übergeordneten Anforderungen (z.B. aus der Bundeskampagne „Via sicura“) und der in der Folge verbunden Normanpassungen – einen hohen Ausbaustandard auf. Die Beantwortung der Frage, wie viel "Luxus" man sich in Zukunft leisten will und kann, ist schlussendlich eine politische Aufgabe. Siehe dazu auch unsere nachfolgenden Ausführungen zu den Fragen 6 und 8.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie ist die Kostenaufteilung beim Ausbau/Sanierung des Bahnübergangs Biberist-Lohn-Ammannsegg ausgefallen (Bahn, Gemeinde, Kanton, allfällige weitere Partner)?

Gestützt auf das Eisenbahngesetz des Bundes (EBG; SR 742.101) und die heutige Praxis teilen sich die Transportunternehmen und der Strasseneigentümer die Kosten für den Umbau von Schrankenanlagen inkl. der Anpassung der Strasse zu je 50 %. Somit übernimmt der Kanton Solothurn für dieses Projekt einen Kostenanteil von Fr. 559'602.00. Die Kosten für die zusätzlich in das Projekt aufgenommenen Kantonsstrassenelemente (sichere Veloquerung im Bereich Fiderholzstrasse, Anpassung Beleuchtung, vorgezogene Instandsetzungsarbeiten) betragen Fr. 145'800.00 (inkl. MwSt.) und gehen zu Lasten des Kantons. Die Kosten für den Kanton belaufen sich somit auf total Fr. 705'402.00 (inkl. MwSt.). Gemäss Strassengesetz resp. Kantonsstrassen-Beitragsverordnung (BGS 725.112) leistet die Gemeinde an diese Kosten einen Anteil von 19.74 % bzw. rund Fr. 140'000.00.

3.2.2 Zu Frage 2:

Auf welche Gutachten und Fakten stützt sich ein so umfassender Weiterausbau des Bahnübergangs (zusätzliche Strassen für Fussgänger- und Veloweg)?

Der Ausbau des Bahnübergangs respektiert einerseits die Anforderungen der Veloverkehrsführung, welche im Rahmen der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Biberist im "Verkehrskonzept Langsam- und Öffentlicher Verkehr" festgelegt wurden. Das AVT hat diese Anforderungen unter Berücksichtigung der Zielvorgaben aus dem VLB unterstützt. Andererseits berücksichtigt der Ausbau die geometrischen Vorgaben gemäss den einschlägigen VSS-Normen und Richtlinien. Insbesondere die Forderung, dass die Fahrlinie des leichten Zweiradverkehrs die Gleise des Schienenverkehrs möglichst in einem Winkel grösser 45° zu kreuzen hat, führte in der gegebenen Situation zu relativ grossen Auslenkungen des Radwegbereiches. Eigene Bahnschranken für den Langsamverkehr sind Vorschrift und – wie der tödliche Unfall vor zwei Jahren in Balsthal belegt – unabdingbar.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie wird die Verkehrssicherheit beurteilt, respektive welche Messpunkte dienen dazu, damit ein solcher Ausbau bewilligt und für richtig beurteilt wird?

Die Verkehrssicherheit hat höchste Priorität. So wurden im Rahmen des Programmes Via sicura durch das eidgenössische Parlament unter anderem die Rahmenbedingungen für sichere Infrastrukturmassnahmen explizit gesetzlich verankert. Den Anliegen der Verkehrssicherheit ist demnach bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen gebührend – und in Zukunft verstärkt – Rechnung zu tragen. Das Strassennetz muss auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen hin analysiert und – wo nötig – angemessen saniert werden. Neue oder wesentlich geänderte Anlagen müssen dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik entsprechen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wurden bisherige Erfahrungen und örtliche Gegebenheiten bei dieser Projektierung miteinbezogen (Verkehrsunfälle auf dieser Strasse, Kenntnisse über Zwischenfälle an dieser Stelle)?

Erfahrungen aus durchgeführten Projekten resp. Resultate aus Wirkungskontrollen entsprechender Projekte werden bei jeder Projektierung berücksichtigt. Im vorliegenden Fall handelt es sich jedoch nicht um die Sanierung eines bestehenden Unfallschwerpunktes, sondern um die Gestaltung einer Neuanlage unter Berücksichtigung der geltenden Anforderungen.

3.2.5 Zu Frage 5:

Gibt es weitere Sanierungs- und Ausbauprojekte, welche in dieser Form geplant sind (z.B. Aarebrücke Luterbach-Flumenthal, Kantonsstrasse Feldbrunnen, etc.)?

In allen Sanierungs- und Ausbauprojekten ist die Verkehrssicherheit – und damit verbunden die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer – zu berücksichtigen. Die zweckmässige Ausprägung ist allerdings in Abhängigkeit der Situation sehr unterschiedlich. In nächster Zeit werden vermehrt Projekte aus den Agglomerationsprogrammen umgesetzt. Diese Projekte beinhalten i.d.R. insbesondere Massnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Langsamverkehr. Gerade weil es sich nicht um „reine“ bauliche Instandsetzungsarbeiten handelt, wurden diese Projekte vom Bund in die Liste der mitzufinanzierenden Objekte aufgenommen.

Bei der anstehenden Instandsetzung der Aarebrücke Luterbach-Flumenthal (Wilihofbrücke) wird im Zuge der Brückensanierung eine Unterführung für die nationale Veloroute erstellt. Diese Unterführung kann im Zuge der "Ohnehin-Arbeiten" mit vergleichsweise geringen Zusatzkosten realisiert werden, womit diese Massnahme zugunsten des Langsamverkehrs ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

3.2.6 Zu Frage 6 und Frage 8:

6) Könnten bei der Projektplanung nicht auch Lösungen gesucht werden, die einfacher, günstiger und zweckmässiger ausfallen?

8) Muss bei zukünftigen Sanierungs- und Ausbauarbeiten immer allen Bedürfnissen Rechnung getragen werden? Können nicht pragmatische und bewusste Lösungen angestrebt werden?

Im Rahmen der Projektplanung werden grundsätzlich möglichst einfache, zweckmässige und kostengünstige Lösungen gesucht. Dabei liegt der Focus auf der Optimierung des Kosten-/Wirkungsverhältnisses. Die Wirkung wird nach dem Erfüllungsgrad aller Projektanforderungen beurteilt. Kostengünstigere Lösungen wären somit nur dann möglich, wenn gewisse Anforderungen gegenüber den gültigen Standards reduziert oder nicht berücksichtigt werden. Die Frage, welche Anforderungen zu reduzieren und welche sogar nicht zu berücksichtigen sind, ist nicht einfach zu beantworten. Ob eine Reduktion der heute generell gestellten Anforderungen angebracht ist, müsste im Rahmen eines politischen Prozesses und unter Einbezug aller Anspruchsgruppen diskutiert werden.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie werden betroffene Gemeinden in die Planung miteinbezogen in Bezug auf Ausgestaltung und Gesamtkosten?

Die Gemeinden werden jeweils bereits bei der Erstellung der Mehrjahresplanung Strassenbau begrüsst. Im Rahmen der weiteren Projekterarbeitung wird das Projekt nachfolgend zusammen mit den Gemeinden – i.d.R. mit der zuständigen Kommission – entwickelt. Schliesslich werden die Gemeinden vor der Projektauflage zu einer Stellungnahme zum Auflageprojekt eingeladen. Die Gemeinden wirken somit aktiv an der Projektentwicklung mit und nehmen Einfluss auf die Projektausgestaltung und damit die Projektkosten. An die Kosten leisten die Gemeinden einen Beitrag zwischen 5 und 50 Prozent.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (was/gas)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat