

3294

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Solothurn für den Bau der Passwangstrasse von Mümliswil bis Schachen bei Beinwil.

(Vom 13. September 1935.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Regierung des Kantons Solothurn hat mit Schreiben vom 19. Februar 1935 dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung das Gesuch um Bewilligung einer Nachsubvention an den Bau der Passwangstrasse eingereicht. Laut Schreiben des Regierungsrates des Kantons Solothurn vom 30. April 1935 betragen die Gesamtbaukosten Fr. 2,304,087.70. Die von der Kantonsregierung genehmigte Schlussabrechnung wurde vom eidgenössischen Oberbauinspektorat auf Grund der vorgelegten Originalrechnungsbelege geprüft und richtig befunden.

Mit Beschluss vom 18. Dezember 1931 hat die Bundesversammlung dem Kanton Solothurn für den Bau einer Strasse über den Passwang von Mümliswil bis Schachen bei Beinwil gemäss Projektvorlage vom 16. Januar 1931 einen Bundesbeitrag von 40 % der wirklichen Kosten bis zum Höchstbetrage von Fr. 544,000 als 40 % der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 1,360,000 zugesichert mit der Verpflichtung, das Strassenstück von Schachen bei Beinwil bis Büsserach spätestens bis Ende 1936 zu korrigieren und auf 5,8 m zu verbreitern.

Nachdem der Kantonsrat des Kantons Solothurn die Durchführung des Baues der Passwangstrasse als Notstandsarbeit erklärt hatte, wurde im April 1931 mit den Bauarbeiten begonnen. Das Bauwerk konnte Ende Oktober 1933 dem Verkehr übergeben werden. Durch den Ausbau dieses Überganges über die dritte solothurnische Jurakette ist die Verbindung des Schwarzbublandes mit dem vorderen Kantonsteil wesentlich verkürzt worden. Die Strecke Balsthal-Breitenbach über den Passwang hat heute eine Länge von 23 km, während sie über Gänsbrunnen-Munster-Delsberg-Laufen 58 km und über

Waldenburg-Bubendorf-Nunningen 44 km beträgt. Der Kanton Solothurn hat auch die Zufahrtsstrassen Balsthal-Mümliswil und Schachen bei Beinwil-Breitenbach-Kantonsgrenze Bern/Solothurn ohne Bundessubvention vorbildlich ausgebaut und ist somit seinen ihm durch Bundesbeschluss überbundenen Verpflichtungen heute schon in jeder Hinsicht nachgekommen. So ist eine wichtige Verkehrsstrasse zwischen dem Aaretal und dem Birstal geschaffen worden. Der Verkehr hat sich der Strasse tatsächlich sofort nach ihrer Eröffnung bemächtigt. Hunderte von Automobilen — man zählte an schönen Sonntagen über 1000 — fahren vom Aaretal wie vom Laufental und von Basel in die neu erschlossene, landschaftlich schöne Gegend.

Die Kosten der 11,9 km langen Passwangstrasse belaufen sich auf Grund der vom Regierungsrat des Kantons Solothurn genehmigten und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat überprüften Abrechnung auf Fr. 2,304,087.70; also ergibt sich gegenüber dem Kostenvoranschlag von 1931 mit Fr. 1,360,000 eine Überschreitung von Fr. 944,087.70. Der Preis pro laufenden Meter Strasse beträgt Fr. 194.10 gegenüber Fr. 114.60 laut Voranschlag. Es ergibt sich somit eine Überschreitung von rund 69 %. Bei den grossen Überraschungen, die auf der Süd- und Nordseite sowie im Tunnel eingetreten sind, war eine Überschreitung des Voranschlages unvermeidlich. Hinsichtlich der Einzelheiten verweisen wir auf die ausführlich gehaltene Eingabe der Solothurner Regierung mit den beigelegten Zusammenstellungen und auf die vergleichende Kostentabelle dieser Botschaft. Wie aus diesen Akten hervorgeht, sind die eingetretenen Mehrkosten in der Hauptsache zurückzuführen auf:

- a. Mehrkubaturen im Aushub zufolge Trasseverlegungen und Abflachungen der Einschnittböschungen;
- b. vermehrten Fels- und Mergelaushub;
- c. grössere Kubaturen für Stütz- und Futtermauern sowie
- d. Mehraufwendungen für Böschungssickerungen, Entwässerungen und Rutschverbauungen.

Der Hauptgrund der bedeutenden Überschreitung des Voranschlages liegt in den ausserordentlich ungünstigen Terrainverhältnissen, welche viel schlechter vorgefunden wurden, als man angenommen hatte. Gestützt auf umfangreiche Sondierungen und geologische Gutachten glaubte man darauf schliessen zu können, dass der Bau keine besondern Schwierigkeiten bieten werde. Bei der Ausführung zeigte es sich aber, dass die meisten Sondierungen sich als viel zu günstig erwiesen, indem diese zufällig an Stellen gemacht wurden, die den allgemeinen Untergrundverhältnissen in keiner Weise entsprechen. In den verschiedenartigsten Tiefen wurde an Stelle des vermuteten lehmig-kiesigen Bodens blauer Lehm oder Letten angetroffen, der von unzähligen kleineren oder grösseren Wasseradern durchzogen war, was zur Folge hatte, dass einerseits Anschnitte ins Rutschen kamen und anderseits Auffüllungen mit ihrer Unterlage in Bewegung gerieten. Umfangreiche Entwässerungsmassnahmen in und oberhalb den Einschnitten wurden notwendig. Zur Siche-

rung der Auffüllungen mussten tiefe Sickerschlitze ausgehoben und das dort auftretende Wasser abgeleitet werden. Der nicht standfeste Boden bedingte eine Abflachung der Einschnitte und Dammanschüttungen.¹ Vielerorts mussten zur Konsolidierung der Böschungen kräftige Stütz- und Futtermauern, ja sogar solche mit Pfahlgründungen erstellt werden. Ganz missliche Untergrundverhältnisse zeigten sich auf der Strecke von der Wendeplatte bei km 6.₈₀₀ bis zum Südportal des Zingelentunnels (km 7.₁₀₀), dann auch vom Tunnel-Nordportal (km 7.₃) bis km 8.₆₀₀. An den sonnigen Hängen oberhalb der Höfe «Stucketen» und «Breite» zwangen lehmhaltige und wasserführende Überlagerungen der dort steil abfallenden Felsunterlage zu einer Verlegung der Trasse bergwärts. Trotz dieser Massnahme rutschte zwischen km 10.₃₅₀ und km 10.₃₉₀ die fertig erstellte Strasse samt Stützmauer ab, da sich im schlechten Gestein eine neue Gleitfläche bildete. Nur vermittels einer Lehnbrücke mit tief in den guten Felsen fundierten Pfeilern konnte hier die Strasse sicher geführt werden.

Entgegen dem geologischen Gutachten, laut welchem der zirka 180 m lange Zingelentunnel zum grössten Teil in den kompakten Haupttrogenstein zu liegen kam und daher eine eigentliche Ausmauerung nicht vorgesehen wurde, zeigten sich bei der Ausführung ganz besondere Schwierigkeiten. Starker Wasserandrang und grosser Bergdruck in den zu durchstossenden Felstrümmern bedingten eine verstärkte Ausmauerung und das Einziehen eines Sohlengewölbes. Zwei Drittel des Tunnels mussten ausgemauert werden. Auch musste der Entwässerung des Tunnels alle Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Auf die Durchführung der Bauarbeiten wirkte sich die angeordnete Beschäftigung Arbeitsloser — während der Bauzeit konnten durchschnittlich 300 Arbeiter, wovon ungefähr 90 % Arbeitslose, beschäftigt werden — ungünstig aus. Die Arbeitsleistung derselben stand hinter der normalen Leistung frei angeworbener Arbeiter zurück. Insbesondere erwiesen sich die beschäftigten Arbeitslosen bei der Ausführung von Baumassnahmen zur Behebung unvorhergesehener Schwierigkeiten, wie Rutschverbauungen, Anlage von Sicherungen usw., begreiflicherweise als ihrer Aufgabe nicht immer gewachsen. Besonders erschwerend wirkte auch der Umstand, dass während der Bauzeit langandauernde und abnormale Niederschläge die programmgemässe Fortführung wiederholt unliebsam unterbrachen, so dass dringende Konsolidierungsarbeiten oft erst verspätet erfolgen konnten. Dadurch hatten namentlich Rutschungen Zeit, sich auszudehnen, so dass deren Verbauungen umfangreicher und kostspieliger wurden.

Wir wollen nicht unterlassen, hier beizufügen, dass Behörden und Beamte von Bund und Kanton stets gemeinsam gearbeitet haben. Abänderungs- und Verbesserungsvorschläge gegenüber dem Projekt wurden den zuständigen Bundesorganen zwecks Stellungnahme unterbreitet. Mit Schreiben vom 27. Juni 1933 hat die Regierung des Kantons Solothurn dem schweizerischen Bundesrate zur Kenntnis gebracht, dass infolge unerwarteter Schwierigkeiten beim

Bau der Passwangstrasse mit einer bedeutenden Überschreitung des seinerzeit von den eidgenössischen Räten genehmigten Kostenvoranschlages zu rechnen sei und dass sie nach Abschluss der Bauarbeiten und Aufstellung der Schlussabrechnung ein Nachsubventionsbegehren einreichen werde. Das eidgenössische Departement des Innern hat unterm 6. Juli 1933 der genannten Regierung mitgeteilt, dass es sich hier um die Überschreitung eines von der Bundesversammlung genehmigten Kredites handle, die Beschlussfassung über ein allfälliges Nachsubventionsgesuch also auch in deren Kompetenz falle.

Da seinerzeit sowohl das eidgenössische Militärdepartement wie das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement grosses Interesse für den Bau der Passwangstrasse zeigten und die Erstellung dieses Juraüberganges befurworteten, haben wir das Nachsubventionsgesuch den genannten Departementen zum Mitbericht überwiesen.

Das eidgenössische Militärdepartement äussert sich unterm 3. April 1935 wie folgt:

«Aus den Akten ergibt sich, dass eine Überschreitung der veranschlagten Baukosten im Betrage von Fr. 960,000 eingetreten ist, welche Kostenüberschreitung durch eine besondere technische Bauabrechnung im Detail dargelegt wird. Die Strasse ist heute mit Ausnahme der Oberflächenbehandlung fertig erstellt, der Ausbau des von uns verlangten Strassenstückes Beinwil-Büsserach auf 5,8 m Breite durchgeführt, die Weiterarbeit an einer Strassenverbesserung von Büsserach über Beinwil nach Brislach im Gang, so dass die militärischen Anforderungen an diese Passstrasse als erfüllt betrachtet werden können.

Die Kreditüberschreitung scheint in der Hauptsache auf ausserordentliche, unvorhergesehene Verhältnisse zurückzuführen zu sein, ohne dass von einer nicht genügend gründlichen und sorgfältigen Budgetierung anlässlich der Aufstellung des ersten Kostenvoranschlages gesprochen werden könnte. Da der Kanton Solothurn unsere Forderungen beim Bau der Strasse erfüllt hat, heute darüber hinaus auch die Zufahrt Brislach-Breitenbach-Büsserach verbessert, finden wir es angezeigt, dass für die Kostenüberschreitung der Bundesbeitrag wie für den ersten Kostenvoranschlag zuerkannt werde.»

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement berichtet unterm 4. Juni 1935:

«Auf Ihr Schreiben vom 18. Mai 1935 beehren wir uns, mitzuteilen, dass die Postverwaltung seit dem 15. Mai 1934 einen regelmässigen Postautomobildienst auf der Strecke Balsthal-Passwang-Erschwil-Zwingen unterhält, womit eine direkte Verkehrsverbindung zwischen dem Schwarzbubenland und dem südlichen Teil des Kantons Solothurn besteht. Während die Linie besonders an den Wochenendtagen im Sommer eine befriedigende Frequenz aufwies, ist der Reisendenverkehr im Winter so schwach, dass

die Beschränkung des Postautobetriebs auf die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober erwogen wird. Im übrigen bestätigen wir gerne, dass die Strasse in allen Teilen den Anforderungen einer Poststrasse entspricht.»

Gegenüber den grossen Kostenüberschreitungen kann nur gesagt werden, dass namentlich die Schwierigkeiten, die mit der schlechten Bodenbeschaffenheit zusammenhängen und die zum grossen Teil erst beim Bau zum Vorschein kamen, ganz ausserordentlich waren. Bezüglich Linienführung, Gefälle, Fahrbahn und Sicherheitsvorkehrungen haben wir es mit einer sorgfältig ausgeführten Bergstrasse zu tun, die für militärische Zwecke wie den Post- und Autoverkehr den an sie gestellten Anforderungen entspricht, so dass der grosse Kostenaufwand als gerechtfertigt erscheint. Wir möchten Ihnen daher empfehlen, auf das Nachsubventionsgesuch der Solothurner Regierung einzutreten und die Mehrkosten im Betrage von Fr. 944,000 zu subventionieren.

In Würdigung des Umstandes, dass der Kanton Solothurn die Forderungen des Bundes betreffend die Zufahrtsstrassen zum Passwang heute schon erfüllt und für deren modernen Ausbau aus eigenen Mitteln gegen 1½ Millionen Franken aufgewendet hat, können auch wir dem Vorschlag des eidgenössischen Militärdepartements beistimmen und schlagen vor, für die Kostenüberschreitung den gleichen Prozentsatz wie für den ersten Kostenvoranschlag anzuwenden. Der Bundesbeitrag für die Mehrkosten würde sich somit auf 40 % von Fr. 944,000 = Fr. 377,600 belaufen. Die Auszahlung dieser Summe sollte in Rücksicht auf das Budget des Bundes auf zwei Jahre verteilt werden. Der jährliche Höchstbetrag sollte Fr. 190,000 nicht überschreiten, zahlbar erstmals im Jahre 1936.

In ihrem Nachsubventionsbegehren vom 19. Februar 1935 weist die Regierung des Kantons Solothurn darauf hin, dass in Rücksicht auf den ständig wachsenden Verkehr die eigentliche Passwangstrasse wie die Zufahrtsstrassen mit einem festen Belag versehen werden müssen. Sie berechnet die bezüglichen Kosten auf Fr. 400,000 und unterbreitet das Gesuch, es möchte hiefür wie für die Kostenüberschreitung der Bundesbeitrag bewilligt werden. Wir sehen uns veranlasst, zu diesem Ansuchen zu bemerken, dass die Erstellung eines Kunstbelages in dem für die Subventionierung durch den Bund massgebenden Projekt bzw. Kostenvoranschlag vom Jahre 1931 (Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1931) nicht vorgesehen war. Nun ist aber nach bisheriger Praxis für die Subventionierung allfälliger Mehrkosten der erste vom Bund genehmigte Voranschlag grundlegend. Im übrigen sind bis anhin Bundesbeiträge gestützt auf Art. 23, Absatz 1, der Bundesverfassung nur für die Erstellung von Strassen, nicht auch für deren nachträgliche Anpassung an den modernen Strassenverkehr bewilligt worden. Eine Unterstützung des projektierten Strassenbelages für die Passwangstrasse würde mehrere ähnliche Gesuche von seiten anderer Kantone, welche bereits früher an Strassenbauten vom Bund Subventionen erhielten, nach sich ziehen, und die Bundesbehörden hätten dann Mühe, für solche Beiträge eine einwandfreie Abgrenzung zu finden.

Des weitern möchten wir nicht unterlassen, noch darauf hinzuweisen, dass es ja möglich ist — da es sich um eine Kantonsstrasse handelt —, die Kosten für den geplanten Strassenbelag in die Ausgaben für das Strassenbauwesen des Kantons Solothurn betreffend Benzinzollverteilung aufzunehmen und dass der Kanton so einen namhaften Beitrag aus dem Benzinzoll erhalten wird. Auch erfordern erfahrungsgemäss Strassen mit Belägen viel weniger Unterhalt als solche mit gewöhnlicher Chausserie. Es ist somit der Kanton an dieser Verbesserung in erster Linie interessiert, indem diesem ausser der Annehmlichkeit einer staubfreien Strasse ganz bedeutende Einsparungen beim Unterhalt erwachsen, welche die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals erleichtern.

Wir sind daher der Ansicht, dass aus grundsätzlichen Erwägungen und der Konsequenzen wegen der Eingabe der Solothurner Regierung in dieser Hinsicht nicht entsprochen werden kann.

Wir erlauben uns, Ihnen den beigelegten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. September 1935.

Im Namen des schweiz. Bundesrates.

Der Bundespräsident:

R. Minger.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Beilage: 1 Tabelle.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

**die Zusicherung einer Nachsubvention an den Kanton Solothurn
für den Bau der Passwangstrasse von Mümliswil bis Schachen
bei Beinwil.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Anwendung von Art. 23 der Bundesverfassung,
nach Einsicht zweier Schreiben des Regierungsrates des Kantons Solothurn vom 19. Februar 1935 und 30. April 1935,
des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1931 betreffend den Bau einer Strasse über den Passwang,
einer Botschaft des Bundesrates vom 13. September 1935,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Solothurn wird an die Mehrkosten beim Bau der Passwangstrasse eine Nachsubvention zugesichert von 40 % der wirklichen Kosten bis zum Höchstbetrage von Fr. 377,600 als 40 % der ausgewiesenen Mehrkosten von Fr. 944,000. Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt in jährlichen Raten von höchstens Fr. 190,000, erstmals im Jahre 1936.

Art. 2.

Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1931 bleibt im übrigen in Kraft.

Art. 3.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.

Vergleichende Kostentabelle zwischen Voranschlag und Ausführung.

Gegenstand	Kostenvoranschlag				Wirkliche Kosten			
	Ausmasse		Betrag		Ausmasse		Betrag	
	Mass gattung	Total	Einzel Fr	Total Fr	Mass gattung	Total	Einzel Fr	Total Fr
<i>a</i> Landerwerb				90,000 —				90,440 60
<i>b</i> Vor- und Nacharbeiten				101,879 70				105,104 95
<i>c</i> Erdarbeiten								
Aushub in allen Bodenarten	m ³	66,162	225,439 25		m ³	106,639	275,026 50	
Zuschlag für Felsaushub	m ³	6 650	46,550 —		m ³	24,537	119,356 55	
Transportzuschläge			33,886 20	305,875 45			60,106 70	454,489 75
<i>d</i> Entwässerungen								
Entwässerungsanlagen für die Fahrbahn, Rutschverbauun- gen, Sickerungen etc				127,424 —				321,452 —
<i>e</i> Stütz- und Futtermauern								
Mauerwerk, inkl Fundament- aushub	m ³	2,157	80,953 40		m ³	10,845	484,452 —	
Böschungspflasterungen, Stemmsätze, Geländer etc			12,963 —	93,916 40			32,970 15	517,422 15
<i>f</i> Zingelen Tunnel								
Profilausbruch	m ³	8,120	177,500 —		m ³	8,434	178,480 30	
Gewölbemauerwerk	m ³	1,038	103,503 20		m ³	1,261	121,064 50	
Fahrbahn (inkl Sohlen- gewölbebeton)	m ³	579	10,681 20		m ³	696	22 861 60	
Kanalisation, Entwässerung etc			12,640 10	304,324 50			39,692 55	362,098 95
<i>g</i> Chaussierungen								
Stembett und Bekiesung	m ²	62,480		213,106 —	m ²	68,761		265,711 40
<i>h</i> Bachverbauungen				2,000 —				6,744 60
<i>i</i> Vermarkung und Vermessung				11,709 70				8,220 45
<i>k</i> Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung				109,764 25				172,402 85
Total				1,360,000 —				2,304,087 70
Strassenlänge 11,870 ₁₂ m				= 114 57 Fr /m				= 194 11 Fr /m

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Solothurn für den Bau der Passwangstrasse von Mumliswil bis Schachen bei Beinwil. (Vom 13. September 1935.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1935
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3294
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1935
Date	
Data	
Seite	317-324
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 752

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.