2725

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Solothurn für den Bau einer Strasse über den Passwang.

(Vom 21. September 1931.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Regierung des Kantons Solothurn hat mit Schreiben vom 16. Januar 1931 ein Projekt für eine Strasse von Mümliswil über den Passwang bis Schachen in der Gemeinde Beinwil eingereicht und für diesen Bau die Zusicherung eines Bundesbeitrages nachgesucht.

In diesem Schreiben wird gesagt, dass durch Erstellung dieses Strassenzuges eine neue, viel kürzere Verbindung zwischen dem Aaretal und dem Birstal geschaffen wird. Zudem werden die zwei durch die dritte Kette des Solothurner Jura (Passwangkette) wirtschaftlich getrennten Kantonsteile einander näher gebracht. Die Verkürzung Balsthal-Breitenbach über die projektierte Passwangstrasse beträgt gegenüber der Linie über Gänsbrunnen-Münster-Delsberg-Laufen zirka 35 km, gegenüber der Linie über den obern Hauenstein (Waldenburg-Bubendorf-Bretzwil-Nunningen) zirka 20 km.

Die projektierte neue Strasse soll mit dem über Ramiswil gewählten Trasse, wodurch noch der Anschluss an die während der Mobilisationszeit von den Genietruppen erstellte Scheltenstrasse möglich wird, die fehlende Verbindung in ziemlich direkter Linie herstellen und damit vom Aaretal gegen das Birstal den durch den Passwang abgetrennten Landesteilen ein längst angestrebtes gegenseitiges Verkehrsmittel von höchster volkswirtschaftlicher Bedeutung eröffnen. Durch diese Näherlegung zweier industriereicher Gegenden erhofft man eine Belebung des internen und durchgehenden Verkehrs und damit einen wirtschaftlichen Aufschwung für weite Kreise. Auch für den Autoturismus bietet die Strasse Interesse, da mit derselben heute noch sozusagen unbekannte Juratäler, reich an Landschaftsreizen, der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Durch die neue Passwangstrasse werden auch Teile des Kantons Bern miteinander verbunden.

Über die technische Seite des Projektes ist folgendes zu berichten:

Die neue Passwangstrasse verlässt Mümliswil am westlichen Dorfausgang und folgt dem bisherigen Strässchen gegen Ramiswil und dem Scheltenpass, unübersichtliche Kurven und Gegengefälle korrigierend, auf einer Länge von $4{,}_{2}$ km. Von dort erklimmt die Strasse in verschiedenen Entwicklungen über Dub, Grubmatt, Hagli und Vorder-Beinwilberg den Höhenzug zwischen dem Guldental und dem Tal der Lüssel. Zirka 250 m nördlich dem Sennhof Vorder-Beinwilberg erreicht die Strasse auf Kote $943{,}_{20}$ m über Meer den Kulminationspunkt. Von dort durchstösst sie mit dem 175 m langen Zingelentunnel den höchsten Bergkamm in nördlicher Richtung, um in nordwestlicher Richtung über Schildholz und Obere Buchen den Sattel zu erreichen, von wo sie sich dann in verschiedenen Serpentinen durch die Stucketen nach Neuhüsli hinunter zieht. Zwischen Neuhüsli und Grolimund wird das bestehende Fahrsträsschen verbessert, während die steile Böschung bei Kirchmatt durch eine Geradelegung in zweckmässiger Weise umgangen wird. Im Schachen schliesst sich die neue Passwangstrasse an die dortige Kantonsstrasse an.

Der Aufstieg (Südrampe) von Mümliswil her besitzt bei 7139 m Länge und $386{,}_{80}$ m Höhendifferenz ein durchschnittliches Gefälle von $5{,}_{4}$ %, während der Abstieg (Nordrampe) bei 4746 m Länge und $351{,}_{12}$ m Höhendifferenz ein durchschnittliches Gefälle von $7{,}_{4}$ % hat. Die Südrampe weist ein maximales Gefälle von 10 % auf; auf der Nordrampe ist es nur durch Anwendung auf kurze Strecken eines maximalen Gefälles von $10{,}_{6}$—$10{,}_{75}$ % gelungen, kostspieligen Felssprengungen einerseits und Rutschgebieten andererseits auszuweichen. Der durch kompakten Hauptrogenstein führende Zingelentunnel fällt nach Norden mit 8 % Gefälle ab.

Für die Fahrbahn, inklusive gepflästerte oder betonierte Seitenschale, ist eine Breite von $5{,}_{80}$ m mit entsprechenden Erweiterungen in den Kehren vorgesehen. Der kleinste Radius beträgt bei der Wendeplatte im Hagliberg 12 m, während die übrigen Wendeplatten 20—24 m Radius aufweisen. Im übrigen sind alle Radien grösser als 50 m. Im Tunnel wird die ausnützbare Fahrbahn auf $5{,}_{25}$ m eingeschränkt. Beidseitig sind aufbetonierte Schutzstreifen (Bermen) von je 25 cm Breite, die weiteres Hinausfahren der Fahrzeuge und damit ein Anstossen derselben an der Tunnelwandung verhüten sollen, vorgesehen. Zudem läuft auf einer Seite des Tunnels ein 1 Meter breiter Fussgängerweg, der durch zwei Tritte von der Fahrbahn aus erreichbar ist. Der Tunnel soll überdies mit zweckmässiger Beleuchtung versehen werden. Um den Unterhalt der Fahrbahn im Tunnel auf ein Minimum zu beschränken, ist daselbst ein Betonbelag vorgesehen.

Der Bau der Strasse bietet keine besonderen Terrainschwierigkeiten. Das Trasse bewegt sich meistens in den Verwitterungsböden des Jura, also trockenem, lehmig-kiesigem Terrain. Die stellenweise vorkommenden Felsanschnitte und der Tunnelaushub liefern das notwendige Chaussierungsmaterial für die Fahrbahn und das Baumaterial für die Stütz- und Futtermauern.

An Arbeitsmengen sind vorgesehen:

Erdaushub	59,300 m³
Felssprengungen	6,700 m³
Steinbett, Bekiesung	62,500 m²

Kunstbauten:

Zingelentunnel 175 m lang mit 6,900 m³ Felsaushub;
Mauerwerk für Stutz- und Futtermauern 2100 m³

Auf Grund des detaillierten Kostenvoranschlages ergeben sich für die projektierte Passwangstrasse folgende summarische Kosten:

a. Expropriationen	Fr.	90,000.—
b. Erd- und Felsarbeiten, inklusive Humusierung, Ansäen, Reinplanie	»	407,755.15
c. Entwässerungsarbeiten für Fahrbahn	»	127,424.—
d. Kunstbauten: Tunnel, Stütz- und Futtermauern usw.	»	238,240.90
e. Chaussierungen: Steinbett und Bekiesung	»	213,106.—
f. Verschiedenes: Vermarkung, Vermessung usw.	»	13,709.70
g. Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung zirka 10 %	»	109,764.25
	Fr.	1,200,000.—

Die vorstehend veranschlagten Bauarbeiten sollen längstens bis zum Herbst 1933 zur Ausführung gelangen.

Zur Beschäftigung der vielen Arbeitslosen, namentlich aus der Uhrenindustrie, ersuchte die Regierung des Kantons Solothurn um die Ermächtigung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten. Diese wurde dem Kanton mit Schreiben des eidgenössischen Departements des Innern vom 3. Februar 1931 unter dem üblichen Vorbehalt erteilt. Mit den Arbeiten ist anfangs April dieses Jahres begonnen worden; es werden durchschnittlich 200 Arbeitslose beschäftigt.

Der Augenschein und die Prüfung des vorliegenden Projektes durch das Oberbauinspektorat haben ergeben, dass dasselbe im allgemeinen zu Aussetzungen keinen Anlass gibt. Das Trasse erscheint richtig gewählt. Bezüglich Fahrbahnbreite, Konstruktion der Fahrbahn und Gefällsverhältnisse wird die Strasse den Anforderungen, die an eine Hauptstrasse II. Ordnung zu stellen sind, hinreichend genügen.

Was die Beantwortung der Frage anbelangt, ob dem vorliegenden Subventionsgesuch entsprochen werden könne, so kann diese bejaht werden.

Behufs Beurteilung der Notwendigkeit der projektierten Strassenanlage wurden auch das eidgenössische Militärdepartement, das eidgenössische Postdepartement, das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement und die eidgenössische Inspektion für Forstwesen um ihre Vernehmlassung ersucht.

Das eidgenössische Militärdepartement äussert sich dahin:

«Das Projekt der Passwangstrasse bietet infolge der Schaffung einer sehr vorteilhaften Verbindung der Strassenzüge im Aaretal mit der Rokadelinie Basel-Delsberg unbestreitbaren militärischen Wert. Auch für die Motortraktion wird das Projekt mit der vorgesehenen Strassenbreite, sowie in bezug auf Steigung und Kurvenausbau günstig beurteilt. Es ist dagegen bedauerlich, dass die Neuanlage nur bis Beinwil vorgesehen ist. Von dort führt eine nur $3{,}_5$—4 m breite Strasse, also eingeleisig für Motorwagen, nach Büsserach. Durch dieses Strassenstück wird der Durchgangsverkehr auf der neuen Passwangstrasse erheblich eingeschränkt. Es muss danach getrachtet werden, anschliessend an den vorgesehenen Ausbau der Passwangstrasse in absehbarer Zeit auch das Strassenstück Beinwil-Büsserach auf $5{,}_8$ m zu verbreitern und wir stehen auf dem Standpunkt, dass die Beitragsleistung des Bundes von dieser Bedingung abhängig zu machen sei.»

Das eidgenössische Postdepartement berichtet:

«Das Projekt des Kantons Solothurn für eine Passwangstrasse entspricht in allen Teilen den Anforderungen einer Poststrasse, so dass ein Postautomobilbetrieb eingeführt werden könnte, wenn je sich ein Bedürfnis dazu zeigen sollte. Die Forderung des eidgenössischen Militärdepartements, die Anschlussstrecke Büsserach-Erschwil-Beinwil ebenfalls von $3{,}_5$—4 m auf $5{,}_8$ m zu verbreitern, unterstützen wir. Diese Verbreiterung dürfte für die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Passwangstrasse als Bedingung aufgestellt werden.»

Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement, Abteilung für Landwirtschaft, spricht sich in seiner Vernehmlassung wie folgt aus:

«Der projektierte Bau der Passwangstrasse ist vom landwirtschaftlichen Standpunkte aus sehr zu begrüssen. Verschiedene Sennberge werden zweckmässig erschlossen, und wir haben in landwirtschaftlicher Hinsicht keine besondern Wünsche zum Projekt anzubringen. Unsere technischen Organe haben die Auffassung, dass für diese allgemeine Durchgangsstrasse, die eine wichtige Verbindung zwischen dem Aaretal und dem Birstal schaffen soll, die im Projekt vorgesehene Kurve im Hagliberg (Südrampe) mit einem Radius von nur 12 m zu eng ist und die ebenfalls enge S-Kurve oberhalb der «Stucketen» (Nordrampe) ausgemerzt werden sollte.»

Im weitern befürwortet die eidgenössische Inspektion für Forstwesen das vorliegende Projekt auch in bezug auf die dortigen forstlichen Verhältnisse. Sie bezeichnet die Kehrstellen im Hagliberg als für den Holztransport ungenügend und empfiehlt die Verlegung um ungefähr 25 m nach Osten in eine kleine Mulde, wodurch ohne erhebliche Mehrkosten eine Erweiterung der Kurve auf 15 m Radius möglich würde.

Auch im Interesse der Waldungen findet sie die vom Militärdepartement angeregte Verbreiterung auf der Strecke Beinwil-Büsserach für angezeigt.

Unter Bezugnahme auf die mit dem Oberbauinspektorat vorgenommene Besichtigung am Passwang teilt das kantonale Baudepartement mit Schreiben vom 16. Mai 1931 dem eidgenössischen Departement des Innern mit, dass die von der eidgenössischen Inspektion für Forstwesen gewünschte Verlegung der Wendeplatte mit 12 m Radius im Hagliberg mit Rücksicht auf die Steigungs- und Terrainverhältnisse nicht möglich sei. Dagegen ist deren Erweiterung auf 15 m Radius möglich. Die von der Abteilung für Landwirtschaft des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements aufgeworfene Frage, ob eine Serpentine oberhalb der sogenannten Stucketen ausgemerzt werden könne, müsse in Rücksicht auf die dortigen Terrainverhältnisse verneint werden. Die projektierten Wendeplatten seien sorgfältig dem Terrain angepasst und dürften bei dem minimalen Radius von 22 m jeder fahrtechnischen Anforderung genügen.

Die Erweiterung der Wendeplatte im Hagliberg und die Durchführung der geradlinigen Variante durch die Kirchmatt oberhalb dem Schachen Beinwil bedingten die Erhöhung des Kostenvoranschlages von Fr. 1,165,000 auf Franken 1,200,000.

Im weitern schreibt das kantonale Baudepartement, dass der vom eidgenössischen Militärdepartement verlangte Ausbau der Strasse vom Schachen in Beinwil bis nach Büsserach in dem vom solothurnischen Kantonsrat in seiner Sitzung vom 27. Mai 1930 genehmigten Programm für den Ausbau der Haupt- und Postautostrassen enthalten sei. Nach demselben soll die notwendige Verbreiterung und Korrektion vor dem Jahre 1940 durchgeführt werden.

Der Kanton Solothurn kommt somit den von den eidgenössischen Instanzen gestellten Wünschen und Bedingungen weitgehend entgegen.

Endlich kommt noch in Betracht, dass die beiden durch den Bau der Strasse direkt berührten Gemeinden Beinwil und Mümliswil finanziell so schwach sind, dass sie der Kanton von jeglicher Beitragsleistung entbinden musste. Die vom Verkehr weit abliegende Gemeinde Beinwil besteht aus einigen Berghöfen, die zufolge schwieriger Absatzverhältnisse ein karges Dasein fristen. In Mümliswil ist die ehemals blühende Seidenbandweberei eingegangen und die Kammfabrik musste infolge veränderter Verhältnisse ihren Betrieb umstellen und stark einschränken. Dadurch sind grössere Bevölkerungskreise brotlos geworden. Zudem hat Mümliswil in den Jahren 1914 und 1926 durch ausserordentliche Hochwasserkatastrophen stark gelitten und zur Verbauung des Limmernbaches grosse Opfer bringen müssen. Wie bereits eingangs bemerkt, wird die neue Passwangstrasse auch für Teile des Kantons Bern Vorteile bieten, indem das Unteremmental und der Oberaargau mit den Industriezentren Herzogenbuchsee, Wangen und Langenthal dem bernischen Laufental näher gebracht werden. Es steht daher ausser Zweifel, dass das vorliegende Strassenprojekt wirtschaftliche Vorteile anstrebt, die weit über die Grenzen des Kantons Solothurn hinausgehen.

Bei frühern Subventionsgesuchen und in den bezüglichen Botschaften, wie bei der Neuhaus-Merligen-, der Vitznau-Gersau- und namentlich bei der Schallenbergstrasse wurde hervorgehoben, dass die Subventionierung solcher

Strassen in denjenigen Fällen zulässig sei, wo es sich um Zwischenstrecken schon bestehender Strassenzüge handle, welche dem Verkehr besondere Schwierigkeiten entgegensetzen, wie Bergübergänge, Schluchten usw. Da dies beim Passwang auch zutrifft, so finden wir, es sei in Erwägung aller angeführten Umstände gerechtfertigt, dem vorliegenden Gesuche des Kantons Solothurn zu entsprechen und die erwähnte Strassenstrecke durch den Bund zu subventionieren.

Da zum Teil ähnliche Verhältnisse wie bei der vom Bunde subventionierten Schallenbergstrasse vorliegen, so möchten wir empfehlen, den damals bewilligten Bundesbeitrag von 40 % auch hier anzuwenden.

Der Bundesbeitrag würde sich dann auf 40 % von Fr. 1,200,000 = Franken 480,000 belaufen.

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

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

Bern, den 21. September 1931.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Häberlin.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Solothurn für den Bau einer Strasse über den Passwang.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Anwendung von Art. 23 der Bundesverfassung,

nach Einsicht der Schreiben der Regierung des Kantons Solothurn vom 16. Januar 1931 und des kantonalen Baudepartementes vom 16. Mai 1931,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1931,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Solothurn wird für den Bau einer Strasse von Mümliswil über den Passwang bis Schachen bei Beinwil gemäss Projektvorlage vom 16. Januar 1931 ein Bundesbeitrag von 40 % der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 480,000 als 40 % der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 1,200,000 zugesichert.

Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt, beginnend im Jahre 1932, in Jahresbeiträgen von höchstens Fr. 200,000.

Art. 2.

Bei Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen und der unmittelbaren Bauaufsicht, die Kosten des Ausführungsprojektes und des Kostenvoranschlages, ferner die Aufnahme des Perimeters. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen irgendwelche andere Vorverhandlungen, die Tätigkeit der von den Kantonen bestellten Behörden, Kommissionen und Beamtungen, auch nicht die Kosten für die Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 3.

Die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der betreffenden Ausweise werden vom eidgenössischen Oberbauinspektorate kontrolliert. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten der genannten Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zukommen lassen.

Art. 4.

Der Kanton Solothurn hat für den späteren Unterhalt der Strasse unter Aufsicht des Bundes (Art. 37 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Art. 5.

Der Kanton Solothurn verpflichtet sich, das Strassenstück vom Schachen bei Beinwil bis nach Büsserach bis spätestens Ende 1939 zu korrigieren und auf $5{,}_8$ m zu verbreitern.

Art. 6.

Es wird dem Kanton Solothurn eine Frist von einem Jahre gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er diesen Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeitrag fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt ist.

Art. 7.

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Solothurn für den Bau einer Strasse über den Passwang. (Vom 21. September 1931.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1931
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	38
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	2725
Datum Date Data	24.09.1931
Seite Page Pagina	244-251
Ref. No	10 031 467

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.