

Amt für Verkehr und Tiefbau

*Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn*

Entlastung Region Olten

Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 03.09. bis 08.10.2004

7. Januar 2005

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	3
2	EINLEITUNG	6
3	GEGENSTAND UND ABLAUF DER MITWIRKUNG	7
4	METHODIK DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS	8
4.1	Zielsetzung	8
4.2	Fragebogen	8
4.3	Auswertung der Fragebogen	8
5	MITWIRKUNGSBEITRÄGE	10
5.1	Statistiken	10
5.2	Beiträge von Institutionen	12
5.3	Äusserungen zum Verfahren	12
6	DIE WEITERE BEARBEITUNG DER MITWIRKUNGSBEITRÄGE	14
6.1	Mitwirkungsbeiträge werden integriert	14
6.2	Mitwirkungsbeiträge werden geprüft	16
6.3	Mitwirkungsbeiträge werden weitergeleitet	19
6.4	Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung	21
7	SCHLUSSBEMERKUNG	23

1 Zusammenfassung

Öffentliche Mitwirkung

Mit dem Ziel, die Bevölkerung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in die konkrete Planung der „Entlastung Region Olten“ mit einzubeziehen, wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Das Projekt soll damit, wo immer möglich, auf die Anliegen der Direktbetroffenen ausgerichtet werden.

Die Bevölkerung hat, dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende, insbesondere zu den Themen Langsamverkehr, Umgestaltung der entlasteten Strassen und ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, vielfältige Ideen und wichtige Anregungen für die weitere Planung eingebracht.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts ist das Mitwirkungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz § 3 Abs. 2 PBG formell abgeschlossen.

Akzeptanz des Projekts und der Mitwirkung

Der überwiegende Teil (79 %) der eingegangenen Stellungnahmen kann als positiv oder neutral eingestuft werden. Die Verfasserinnen und Verfasser äussern sich vielfach nicht einfach zum Sinn und Zweck des Projekts, sondern nutzen die Gelegenheit, Anregungen und Ideen zu verschiedenen Themen einzubringen. Für die Gesamtbewertung wird angenommen, dass die neutralen Stellungnahmen nicht am Nutzen der „Entlastung Region Olten“ zweifeln.

Die eindeutig kritischen und die klar befürwortenden Eingaben halten sich die Waage. Äusserungen mit einer Wertung „gut“ oder „gut, aber“ sind mit 21 % der Mitwirkungsbeiträge gleich häufig wie die Wertungen „schlecht“ und „schlecht, aber“ mit ebenfalls 21 %.

Häufig kritisiert wurden die Linienführung in Wangen (Anschluss an das Viadukt Überführungsstrasse) und der Kostenteiler zu Lasten der Gemeinde Wangen. Die Finanzierung an sich wird ebenfalls öfters in Frage gestellt.

Das Verfahren der Mitwirkung und speziell der Zeitpunkt vor der eigentlichen Projektierung wurde von verschiedensten Seiten als gut erachtet. Allerdings gibt es auch kritische Stimmen, die an der Ernsthaftigkeit der Absichten hinter dieser Mitwirkung zweifeln und das Verfahren als „Alibiübung“ werten.

Resultate der Mitwirkung

Die Mitwirkungsbeiträge werden in vier Kategorien eingeteilt:

- Inhalte der Beiträge werden ins Projekt integriert.
- Inhalte der Beiträge müssen in der Projektoptimierung auf ihre Machbarkeit und Wirksamkeit geprüft werden.
- Inhalte der Beiträge werden nicht durch die Projektorganisation „Entlastung Region Olten“ behandelt aber an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
- Inhalte der Beiträge gehen über den Perimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projekts gemäss Kantonsratsbeschluss und Abstimmungsvorlagen hinaus und können deshalb nicht berücksichtigt werden.

Am häufigsten enthielten die Mitwirkungsbeiträge Aussagen zu:

- Linienführung im Bereich der Firma Stirnimann AG
- Anschluss an Viadukt in Wangen
- Anschluss Chalchofen an die Solothurnerstrasse
- Verlängerung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf
- Aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs im Sinne zusätzlicher Buslinien oder Fahrplanverdichtungen
- Planerische und finanzielle Sicherstellung der Umgestaltungsmassnahmen und der ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen
- Realisierung sicherer Querungen der Entlastungsstrasse für den Langsamverkehr
- Ergänzung der neuen Aarebrücke mit einem Velo- und Fussgängersteg
- Erschliessung Olten SüdWest durch Verlängerung der Hammerallee
- Fragliche finanzielle Belastung der Gemeinde Wangen
- Notwendigkeit einer neuen Abstimmung über die Finanzierung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden detailliert erfasst und beurteilt. Diese Sammlung der Mitwirkungsbeiträge bildete die Grundlage des vorliegenden Berichts.

Ausführlichere Beurteilungen und Vorgehensvorschläge zu den wichtigsten Mitwirkungsbeiträgen sind in Kapitel 6 dargestellt.

Fazit:

Die öffentliche Mitwirkung wurde von interessierten Kreisen genutzt, um Verbesserungsvorschläge in die kommende Projektierung

einzubringen. Die Mehrzahl der Mitwirkenden steht dem Projekt positiv gegenüber.

2 Einleitung

Sicherung der künftigen Entwicklung

Die tägliche Verkehrssituation sorgt nicht nur für Ärger, sie behindert auch die weitere Entwicklung der gesamten Region Olten und mindert die Lebensqualität der Bevölkerung. Das Entlastungsprojekt ermöglicht die sinnvolle Vernetzung der Siedlungsgebiete und eine umweltschonende Mobilität.

In Olten und in der Region sind die Hauptstrassen überlastet, die Fahrzeuge stecken in den Staus fest, der Busverkehr wird behindert. Die Fahrpläne können kaum mehr eingehalten werden und die Verbindungen zum Bahnverkehr sind nicht gewährleistet. Velofahrende und Zufussgehende sehen sich im hektischen Verkehrsklima zusätzlichen Gefahren ausgesetzt. Auf der Suche nach schnelleren Verbindungen suchen Automobilisten oft Schleichwege durch die Quartiere und verursachen dort zusätzliche Belastungen, welche die Lebensqualität der Quartierbewohnerinnen und Bewohner einschränken. Auch der Spielraum für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist in diesem Umfeld stark eingeschränkt.

Für alle Verkehrsteilnehmer, aber auch für die Anwohnerschaft der betreffenden Verkehrsachsen, ist eine unhaltbare Situation entstanden. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Öffentliche Mitwirkung

Nachdem das Solothurner Volk mit dem Entscheid über die Finanzierung grünes Licht auch für das „Entlastungsprojekt Region Olten“ gegeben hat, geht es jetzt um die Frage, wie das Vorhaben konkret auszugestalten ist.

Das Projekt ist für die ganze Region zukunftsweisend. Entsprechend hoch gewichtet das federführende Bau- und Justizdepartement eine breite Beteiligung der Bevölkerung am Mitwirkungsverfahren. Die Bevölkerung konnte dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende frühzeitig wichtige Anregungen für die weitere Planung geben. Die Anliegen der Betroffenen sollen bei der Konkretisierung des Projektes nach Möglichkeit Berücksichtigung finden.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts durch die Solothurner Regierung ist das Mitwirkungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz § 3 Abs. 2 PBG abgeschlossen.

3 Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens waren:

- Die Siedlungs- und Agglomerationsentwicklung
- Die Entlastungsstrasse in Wangen bei Olten
- Die Entlastungsstrasse in Olten
- Die Umgestaltung der entlasteten Verkehrsachsen (Sammlung von Ideen)
- Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Sammlung von Ideen)
- Die ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen (Sammlung von Ideen)
- Die Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs (Sammlung von Ideen).

Zur Mitwirkung wurden folgende Unterlagen öffentlich aufgelegt:

- Ausstellungsplakate mit einer Übersichtssituation 1:1000 und Informationen zu sämtlichen Themenkreisen.
- Das „info1“, eine Informationszeitung zum Projekt und der Mitwirkung.

Publikation:

Das Verfahren der Mitwirkung und die Ausstellungslokalitäten wurden in den Amtsblättern der betroffenen Gemeinden Hägendorf, Rickenbach, Wangen bei Olten, Olten, Trimbach, Winznau und Starrkirch-Wil angezeigt. Ausserdem orientierten Plakatwände in den erwähnten Gemeinden über das Verfahren.

Ausstellungen:

Die Ausstellungen im Stadthaus Olten und im Marienheim in Wangen bei Olten fanden vom 3. September 2004 bis 1. Oktober 2004 statt.

Die Eingabefrist für die Mitwirkungsbeiträge war der 8. Oktober 2004.

4 Methodik des Mitwirkungsverfahrens

4.1 Zielsetzung

Die Bevölkerung wurde aufgerufen, ihre Meinung mittels der vorbereiteten Fragebogen abzugeben. Gleichzeitig wurde den Mitwirkenden Gelegenheit geboten, generell Wünsche, Anregungen und Verbesserungen einzubringen.

4.2 Fragebogen

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurde eine Informationsschrift zum Bau des Projektes „Entlastung Region Olten“ herausgegeben. Nebst Informationen zum Projekt und zum Verfahren wurde die Bevölkerung aufgefordert, den beigelegten Fragebogen auszufüllen und mit Aussagen der persönlichen Beurteilung des Entlastungsprojekts und Anregungen für Verbesserungen zu ergänzen. Der Fragebogen gliederte sich in folgende thematische Bereiche:

1. Siedlungs-/Agglomerationsentwicklung
2. Entlastungsstrasse Olten
3. Entlastungsstrasse Wangen
4. Umgestaltung/Umnutzung der entlasteten Verkehrsachsen
5. Öffentlicher Verkehr
6. Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
7. Veloverkehr
8. Fussverkehr
9. Allgemein

Im Ganzen wurden 15'000 Informationsschriften mit Fragebogen gedruckt und in Olten und Umgebung auf den Gemeindeganzleien und den Poststellen aufgelegt. Die Fragebogen konnten entweder an das AVT eingeschickt, oder in eine Urne im Ausstellungsraum eingeworfen werden. Die Unterlagen standen auch auf der Website zur Verfügung und der Fragebogen konnte mittels E-Mail eingereicht werden. Der Rücklauf der Antworten betrug total 103. Darin enthalten sind 16 Stellungnahmen von Gemeinden, Verbänden, Vereinen und Parteien.

4.3 Auswertung der Fragebogen

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden erfasst und durch die Gesamtprojektleitung beurteilt. Die Mitwirkungsbeiträge wurden in vier Kategorien für die weitere Bearbeitung eingestuft:

- Mitwirkungsbeiträge werden in das Projekt integriert.
- Mitwirkungsbeiträge werden in der Projektoptimierung auf ihre Machbarkeit und Wirksamkeit geprüft.
- Mitwirkungsbeiträge werden nicht durch die Projektorganisation “Entlastung Region Olten” behandelt aber an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
- Mitwirkungsbeiträge welche über den Perimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projekts gemäss Kantonsratsbeschluss und Abstimmungsvorlagen hinaus gehen und deshalb nicht berücksichtigt werden können.

5 Mitwirkungsbeiträge

5.1 Statistiken

Die nachfolgenden Statistiken geben Auskunft über die Beteiligung der Bevölkerung an der Mitwirkung und wie die Zustimmung der Mitwirkenden gegenüber dem Projekt „Entlastung Region Olten“, auf einer Skala von positiv bis negativ, einzuschätzen ist.

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge sind mit einer Zahl zwischen eins und fünf auf die Haltung des Mitwirkenden gegenüber dem Entlastungsprojekt eingestuft worden.

Der Schlüssel der Wertung:

1	Positiv
2	Positiv aber mit Vorbehalten
3	Neutral
4	Negativ aber mit Vorbehalten
5	Negativ

Tabelle 1: Schlüssel der Wertung

Der überwiegende Teil (58 %) der Mitwirkungen kann als neutral eingestuft werden. Die Verfassenden äussern sich nicht einfach zu Sinn und Zweck des Projekts, sondern nutzen die Gelegenheit Anregungen und Ideen zu verschiedenen Bereichen anzubringen. Es wird angenommen, dass die Mitwirkenden mit neutralen Beiträgen nicht am Nutzen der „Entlastung Region Olten“ zweifeln.

PUNKT	1 positiv	2 positiv, aber	3 neutral	4 negativ, aber	5 negativ	TOTAL
Agglomeration	6	10	18	6	5	45
Olten	3	11	25	10	6	55
Wangen	2	4	12	11	9	38
Umgestaltung	1	13	32	4	2	52
ö.V.	1	4	35	2	1	43
Ökologie	1	3	24	5	1	34
Veloverkehr	1	9	39	3	1	53
Fussverkehr	1	3	28	3	1	36
Allgemein	5	9	32	8	11	65
TOTAL	21	66	245	52	37	421

Tabelle 2: Zustimmung Gesamtprojekt

Die Tabelle 2 in grafischer Darstellung:

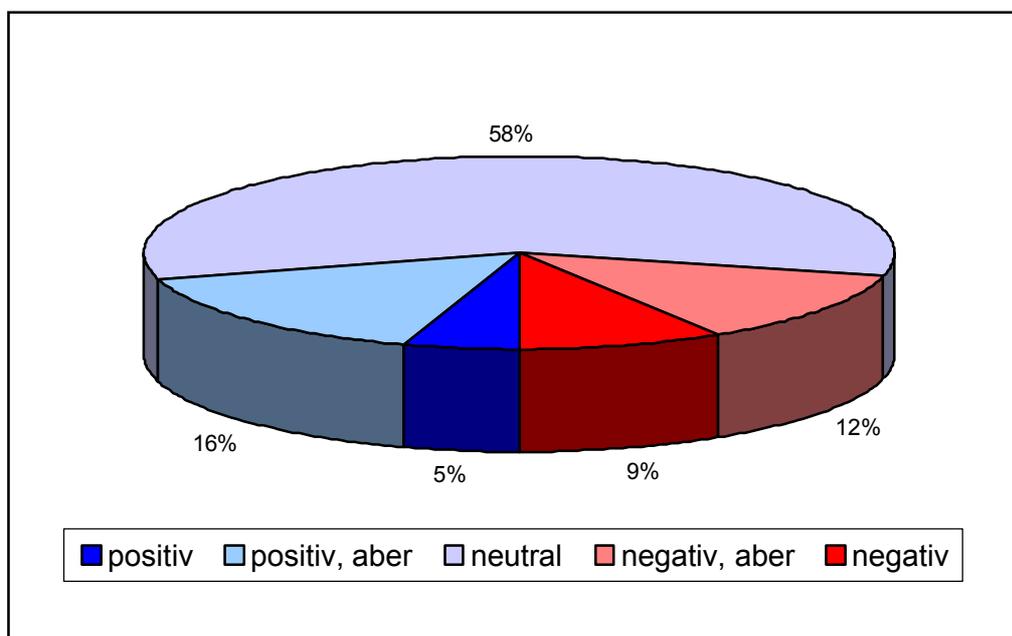


Bild 1: Prozentuale Zustimmung Gesamtprojekt

Die Kritiker und die Befürworter halten sich die Waage. Äusserungen mit einer Wertung „positiv“ oder „positiv, aber“ sind mit 21 % der Mitwirkungsbeiträge gleich häufig wie die Wertungen „negativ“ und „negativ, aber“ mit ebenfalls 21 %.

Auffallend ist die gleichmässige Verteilung von Zustimmungen und Ablehnungen gegenüber einer grossen neutralen Mitte.

Zwei Themenbereiche fallen jedoch mit einer ablehnenden Tendenz auf.

Die Linienführung in Wangen wurde häufig kritisiert und insbesondere der Anschluss an das Viadukt Überführungsstrasse überzeugt einige Mitwirkenden nicht. Sie würden eine Verlängerung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf vorziehen. Auch stösst der Kostenteiler bei der Wangener Bevölkerung auf Unverständnis. Sie wünschen sich einen Kostenteiler, der Nutzen und Kosten für ihre Begriffe gerechter auf die betroffenen Gemeinden verteilt.

Unter der Rubrik „Allgemein“ wurden mehrere Stellungnahmen zur Verkehrspolitik, zur Linienführung und zur Finanzierung eingebracht.

Der mit dem Projekt verfolgten Verkehrspolitik wird vorgeworfen, dass mit der Verflüssigung des Verkehrs keine Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung in der Region erzielt würde, sondern vielmehr neue Strassenflächen für einen zunehmenden motorisierten Verkehrsstrom geschaffen würden. Von einer eigentlichen Entlastung sei nicht zu reden.

Von einzelnen Mitwirkenden wurden unterschiedlichste Varianten zur vorgesehenen Linienführung vorgeschlagen. Diese reichen von grösstenteils überdeckten Abschnitten bis hin zu Anlehnungen an die ehemalige Expressstrasse. Allen diesen Anregungen gemeinsam ist, dass sie über den Abstimmungsperimeter der „Entlastung Region

Olten“ hinausgehen und somit aus rechtlichen Gründen im Rahmen dieses Projektes nicht weiter behandelt werden können.

Die Rechtmässigkeit der Finanzierung wird durch einzelne Mitwirkende in Frage gestellt. Durch die fehlende, konkrete Zusage einer Bundesfinanzierung sei die Ausgangslage der Finanzierungsabstimmung nicht mehr gegeben und müsse neu behandelt werden. Die Projektverantwortlichen verweisen auf die bestehenden Finanzierungskonzepte und sehen keinen Bedarf neu darauf einzugehen.

5.2 Beiträge von Institutionen

Insgesamt sind 16 Mitwirkungen von Parteien, Verbänden, Vereinigungen oder Behörden eingegangen.

Mitgewirkt haben (in alphabetischer Reihenfolge):

- CVP Stadt Olten
- CVP Trimbach
- Einwohnergemeinde Trimbach
- Einwohnergemeinde Wangen bei Olten
- Fussverkehr Schweiz, Ortsgruppe Olten
- Grüne Region Olten
- IG Velo, Olten
- Projekt Olten SüdWest, c/o Holcim AG, Zürich
- Pro Natura, Solothurn
- Quartier-Verein rechtes Aareufer, Olten
- Schiffsmodellbauclub Olten
- Solothurner Heimatschutz, Halten
- SP Olten, Stadtentwicklungsausschuss, Olten
- SP Wangen bei Olten
- Stadtpolizei Olten
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Solothurn

Die institutionellen Mitwirkungen sind mehrheitlich umfangreich und durchdacht abgefasst. Thematisch unterscheiden sie sich wenig von den privaten Mitwirkungen. Es wird deshalb auch darauf verzichtet die häufigsten Mitwirkungen nach institutionellen und privaten zu sortieren.

5.3 Äusserungen zum Verfahren

Die Mitwirkung wurde, in vielen Beiträgen explizit nachlesbar und von Ausstellungsbesuchern direkt erwähnt, gut aufgenommen. Insbesondere der frühe Zeitpunkt wurde positiv herausgestrichen.

Kritisch beurteilen einige Interessierte ihre Chancen, dass die Beiträge und Einwände wirklich ernst genommen werden. Der verbreiteten Befürchtung, die Mitwirkung könnte eine reine Alibiübung sein, kann nur mit einer seriösen Behandlung aller Mitwirkungen entgegnet werden. Die Glaubwürdigkeit der kantonalen und kommunalen Planungsbehörden wird damit gestärkt und das Vertrauen erhöht.

6 Die weitere Bearbeitung der Mitwirkungsbeiträge

6.1 Mitwirkungsbeiträge werden in das Projekt integriert

Folgende Mitwirkungsbeiträge werden in die weitere Bearbeitung aufgenommen:

Linienführung und Projektierung:

- Präzise Gestaltung und Dimensionierung aller Knotenpunkte auf der Entlastungsstrasse gemäss Projektperimeter (Knoten Dorfstrasse, Überführungsstrasse, Dünnernstrasse, Chalchofen, Brunnematt, Gheidweg, Olten SüdWest, Rötzmatt und Sälistrasse).
- Die horizontale und vertikale Lage der Entlastungsstrasse darf die Möglichkeit einer Verlängerung der Hammerallee (Projekt der Stadt Olten und des Entwicklungsprojektes Olten SüdWest) nicht gefährden.
- Alle Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Planungswerte werden realisiert. Der Nachweis erfolgt mittels der Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Durch die Schliessung der bestehenden Brücke über die Dünnern (Mittelgäustrasse) wird der Schleichverkehr auf der Unteren Dünnernstrasse in Wangen verhindert.
- Die Lage der Entlastungsstrasse erfordert eine Verlängerung der Bahnofsunterführung in Wangen. Die damit verbundenen Änderungen und Ergänzungen am bestehenden Bauwerk sind daher Bestandteil des Projektes „Entlastung Region Olten“.
- Im Rahmen der Hauptuntersuchungen UVB wird mittels Kurzbericht gemäss Art. 5 Abs. 2 der Störfallverordnung eine Risikoermittlung für die Bau- und Betriebszustände erfolgen.
- Eine schnellstmögliche Realisierung gemäss Gesamtterminplan wird angestrebt. Eine Beschleunigung der Erschliessungsplanverfahren für einzelne Abschnitte ist dagegen nicht möglich, da die Entlastung als Gesamtprojekt aufgelegt werden muss.

Umgestaltung:

- Die rechtliche Sicherstellung der Umgestaltungsmassnahmen auf den entlasteten Kantonsstrassen erfolgt mit der Genehmigung der Erschliessungsplanung. Die entsprechenden Kredite werden zusammen mit den Verpflichtungskrediten für die Strassenneubauten aufgrund der genehmigten Nutzungspläne beim Kantonsrat eingeholt.
- Gemäss Gesamtverkehrsprojekt 96 und Mitwirkungsprojekt 04 sind auf der Aarauerstrasse Umgestaltungsmassnahmen vom Postplatz bis zum Meisenhardweg und danach wieder auf der Ortsdurchfahrt von Starrkirch-Wil vorgesehen. Ob ein

Zusammenschluss der beiden Umgestaltungsabschnitte erforderlich ist, wird im Umgestaltungskonzept untersucht.

- Durch die Umgestaltungen dürfen den Nachbargemeinden der Stadt Olten keine Nachteile erwachsen.

Öffentlicher Verkehr:

- Im Rahmen der Umgestaltungsmassnahmen ist die öV - Führung auf der Aarburgerstrasse zu berücksichtigen.
- Im Rahmen der Umgestaltungsmassnahmen ist der öV - Vortritt zu berücksichtigen.

Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen:

- Die ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sind Projektbestandteile. Die rechtliche Sicherstellung erfolgt mit der Genehmigung der Erschliessungsplanung. Die entsprechenden Kredite werden zusammen mit den Verpflichtungskrediten für die Strassenneubauten aufgrund der genehmigten Nutzungspläne beim Kantonsrat eingeholt.

Velo- und Fussgängerverkehr:

- Bestehende Langsamverkehrskonzepte werden, soweit sie mit der Entlastung in enger Verbindung stehen und zum Projektperimeter gehören, berücksichtigt. Die Massnahmen zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs werden zusammenhängend in einem durch die Arbeitsgruppe Velo- und Fussgängerverkehr erarbeiteten Konzept dargestellt.
- Die Realisierung attraktiver und sicherer Querungen der Entlastungsstrasse für den Langsamverkehr ist, im Rahmen des in der Mitwirkung aufgezeigten Projekts, gesichert.
- Sind Neu- oder Umbauten von Personenunterführungen erforderlich, so werden diese nach neusten Erkenntnissen (breit, hell, sicher) ausgeführt.
- Im Rahmen der Umgestaltungsmassnahmen, werden Schwellen im Bereich der Velospuren vermieden.
- Die Planung erfolgt grundsätzlich behindertengerecht.

6.2 Mitwirkungsbeiträge werden geprüft

Die folgenden Mitwirkungsbeiträge werden auf ihre Wirksamkeit und die technische respektive finanzielle Machbarkeit geprüft:

Linienführung und Projektierung:

- **Konsequente Bündelung der Verkehrsachsen, gestreckte Linienführung im Bereich Stirnimann:** Variantenstudien werden im Rahmen der Projektoptimierung durchgeführt. Verhandlungen mit den betroffenen Eigentümern sind zu führen und die Vorteile einer alternativen Linienführung müssen klar erkennbar sein.
- **Verzicht auf Anschluss Chalchofen:** Die Notwendigkeit des Anschlusses Chalchofen wurde mehrmals angezweifelt oder die Lage im Grüngürtel zwischen Olten und Wangen kritisiert. Das Verkehrsmodell zeigt, dass zirka 5'000 Fahrten über den Anschluss Chalchofen von der bestehenden Solothurnerstrasse auf die neue Entlastung verlagert werden könnten. Dies rechtfertigt eine derartige Querverbindung. Allerdings wird im Rahmen der Projektoptimierung untersucht, ob der Anschluss in einen anderen Bereich verlagert werden kann. Die Verkehrswirksamkeit muss bei einem verlagerten Anschluss aber ebenfalls sichergestellt sein.
- **Neue Linienführung respektive Realersatz Zivilschutzzentrum:** Im Rahmen der Projektoptimierung werden neue Linienführungen im Bereich Stadtgrenze bis Knoten Olten SüdWest geprüft. Sollte das Zivilschutzzentrum tangiert werden, ist der Anspruch auf Realersatz oder eine finanzielle Entschädigung zu prüfen.
- **Verlängerung des Hausmatttunnels für verbesserten Lärmschutz:** Aareseitig kann der Tunnel nicht weiter verlängert werden ohne die Aarebrücke dadurch aus städtebaulicher Sicht massiv zu beeinträchtigen. Auf der Westseite ist eine Verlängerung aus heutiger Sicht nicht gegeben. Die Planungswerte gemäss Art. 7 der Lärmschutzverordnung sind für die gesamte Neubaustrecke einzuhalten. Allerdings kann die Vollzugsbehörde in Ausnahmefällen Erleichterungen gewähren. Dies aber nur dann, wenn die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung der Anlage führen würde.
- **Zusammenlegung Knoten Dünnerstrasse und Knoten „Option“:** Die Dünnerstrasse im Gewerbegebiet Wangen muss zwingend an die Entlastungsstrasse angebunden werden, da die bisherige Erschliessung über die Mittelgäustrasse aufgehoben wird. Problematisch ist die Gewerbestruktur. Die verkehrsintensiven Betriebe liegen heute mehrheitlich an der Oberen Dünnerstrasse, der vorgesehene Knoten liegt hingegen in der Mitte der Unteren Dünnerstrasse. Dies bedeutet, dass die Wohnquartiere Brütschenmatt und Chrummatt erhöhten Emissionen ausgesetzt würden. Dagegen wird Widerstand angemeldet. Die Lösung könnte die Zusammenlegung des optionalen Knotens für die Verlängerung der Entlastungsstrasse

und des Knotens Dünnerstrasse, im Bereich des optionalen Knotens, sein. Der Vorschlag wird in der Projektoptimierung weiter bearbeitet.

- **Die Rampe zum Viadukt prägt das Dorfbild von Wangen negativ:** Die zukünftige Rampe wird ein bestehendes Lagergebäude in einer Gewerbe- und Eisenbahnumgebung ersetzen. Mit einer geeigneten architektonischen Gestaltung könnten bei der Projektoptimierung gegenüber der heutigen Situation sogar Verbesserungen erzielt werden.
- **Lärmschutzmassnahmen SBB und Entlastungsstrasse gemeinsam realisieren:** Die SBB verfolgt im Auftrag des BAV ein eigenes Lärmsanierungsprogramm. Die neue Strasse muss, dort wo Planungswerte überschritten werden, Lärmschutzmassnahmen realisieren. Wo immer möglich werden beide Projektträger versuchen, Lärmschutzmassnahmen gemeinsam zu realisieren. Dies wird jedoch nicht in denjenigen Fällen zu verwirklichen sein, wo die zeitlichen Realisierungszeiträume weit auseinander liegen.
- **Finanzielle Belastung der Gemeinde Wangen unfair und nicht nachvollziehbar:** Nach § 23 des kantonalen Strassengesetzes beteiligen sich die Gemeinden an den Kosten für Planung und Bau von Kantonsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet. Gemäss der Kantonsstrassen-Beitragsverordnung § 13 ist beim Neubau von Umfahrungsstrassen zur Entlastung bestehender Kantonsstrassen vorgängig zwischen Kanton und Gemeinde eine Vereinbarung über die Kostenverteilung abzuschliessen. Diese hat sich an den Grundsätzen der Kantonsstrassen-Beitragsverordnung zu orientieren und insbesondere den Vorteil zu berücksichtigen, den die Gemeinde aus der Entlastung der bestehenden Strasse zieht. Die in der Mitwirkung dargestellten Kosten für die Gemeinde Wangen bei Olten basieren noch auf den Kostenschätzungen des Gesamtverkehrsprojekts 96. Überarbeitete Kostenberechnungen für das vorliegende Mitwirkungsprojekt liegen zurzeit noch nicht vor.
- **Anbindung Feuerwehrmagazin an die Entlastungsstrasse:** Grundsätzlich gilt auch für die Rettungsdienste, dass durch die Verflüssigung des Verkehrs in der Innenstadt die Rettungsrouten durch die Stadt Olten verbessert werden. Nicht alle Beziehungen müssen über die Entlastung sichergestellt werden. Ein Anschluss der Feuerwehr an die Entlastung über den Gheidweg wird aber geprüft.
- **Laufende Messungen von Luft- und Lärmemissionen:** Bei der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung werden alle gesetzlich notwendigen Messungen definiert und geeignete Massnahmen zur Vermeidung von Überschreitungen aufgezeigt. Nach Fertigstellung der Verkehrsinfrastrukturanlagen werden Messungen im Sinne einer Erfolgskontrolle vorgenommen.

Umgestaltung:

- **Ortsdurchfahrt Wangen gemäss Modell Zollikofen BE umgestalten:** Vorschlag wird aufgenommen und durch die Verfasser der Umgestaltungsmassnahmen geprüft.

- **Die kommunalen Umgestaltungskonzepte müssen mit dem Erschliessungsplan vorliegen:** Der Kanton und somit das Projekt „Entlastung Region Olten“ kann direkt nur die Umgestaltungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen realisieren. Um die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung und die dadurch entstehende Entlastung aufzuzeigen, werden auch die Umgestaltungskonzepte im Gesamterschliessungsplan dargestellt. Dazu gehören auch kommunale Massnahmen, welche für die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrsprojektes realisiert werden müssen. Ausserhalb der im Gesamtprojekt vorgesehenen und dafür notwendigen Massnahmen steht es den kommunalen Behörden frei, weitere geeignete Massnahmen zu treffen.

Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen:

- **Ökologische Aufwertung der Dünnern:** Die Arbeitsgruppe ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen hat die Aufgabe, mit dem zur Verfügung stehenden Budget (nach bisheriger kantonaler Praxis 1 % der Gesamtbausumme) ausgewogene Massnahmen vorzuschlagen. Sie wird bis zur Erschliessungsplanaufgabe konkrete Projekte ausarbeiten. Die Aufwertung eines Dünnernabschnittes könnte eine mögliche Massnahme sein. Auch kann eine Verbesserung des Fischeaufstiegs Aare – Dünnern überprüft werden. Eine Renaturierung der Dünnern auf der ganzen Länge ist aus finanziellen Gründen ausgeschlossen.
- **Naturnahe Ausgestaltung der Strassenrestflächen:** Restflächen im Strassenbereich wie z.B. Kreiselmittelseln, Absperrflächen, Restflächen zwischen Bahn und Strasse usw. sollen möglichst naturnah ausgestaltet werden. Die konkrete Umsetzung wird mit der Arbeitsgruppe ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen koordiniert.
- **Verbreiterung der naturnahen Flächen im Gheid:** Die Arbeitsgruppe ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen wird auch dieses Anliegen prüfen.
- **Die „Neue Aarebrücke“ ist mit einem Fuss- und Radweg zu erweitern:** Bisher war eine Nutzung der „Neuen Aarebrücke“ durch Fussgänger und Velofahrer nicht vorgesehen, da eine diesbezügliche Nutzung des Tunnels grundsätzlich nicht möglich sein wird. Der nahe gelegene Gäubahnsteg ist allerdings für eine gemeinsame Nutzung von Fussgängern und Velofahrenden nicht breit genug. Die Projektoptimierung der Fuss- und Velowegkonzepte muss zeigen, ob eine Verbreiterung des Gäubahnsteges oder eine Erweiterung der „Neuen Aarebrücke“ sinnvoll wäre. Es wird aber nur eine dieser zwei Möglichkeiten realisiert werden. Im Rahmen des Brückenwettbewerbs wird die Erweiterung der „Neuen Aarebrücke“ mit einem Fuss- und Veloweg als Option sichergestellt.
- **Schaffung von attraktiven und sicheren Velo- und Fussgängerrouten:** Massgebend für die Erarbeitung des Entlastungsprojektes sind die Zielsetzungen der kantonalen Raumplanung. Betreffend Rad- und Fusswege fordert die

Raumplanung das Erhalten und Schaffen von Verbindungen. Die Absicht der Projektleitung ist es, gravierende Lücken, insbesondere in den Bereichen der entlasteten Strassen und der Entlastungsstrasse, zu schliessen. Ein Konzept der zu treffenden Massnahmen wird durch die Arbeitsgruppe Velo- und Fussgängerverkehr erarbeitet.

- **Verbesserung der Rötzmattunterführung:** Die Rötzmattunterführung muss insbesondere für Fussgänger und Velofahrer aufgewertet werden, da sie zukünftig eine der Hauptverbindungen Olten SüdWest – Stadtzentrum sein wird. Die Ausarbeitung von Lösungen erfolgt im Rahmen der Projektoptimierung.
- **Kein generelles Fahrverbot für Velo (Ausnahme: Tunnel Hausmatt):** Die Nutzung der Entlastungsstrasse wird im Rahmen der Erschliessungsplanung geprüft. Der bisherige Standpunkt des Amts für Verkehr und Tiefbau war die Trennung des motorisierten Verkehrs vom Langsamverkehr um eine Verbesserung der Sicherheit zu erreichen.
- **Konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs an Lichtsignalanlagen:** Ziel des Entlastungsprojektes ist die Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer. Die Aufgabe des Projektes ist eine ausgewogene Lösung zu erarbeiten. Dies bedeutet, dass Prioritäten lösungsorientiert gesetzt werden. Die konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs steht im Widerspruch zu der konsequenten Bevorzugung des öV und beide Forderungen wiederum verhindern eine uneingeschränkte Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Verbesserung für den Langsamverkehr wird vor allem mit der Entlastungswirkung auf den bestehenden Hauptachsen zu erzielen sein. Die Projektoptimierung wird somit den Gesamtnutzen im Auge behalten und an jedem Knoten geeignete Lösungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsströme erarbeiten.

6.3 Mitwirkungsbeiträge werden weitergeleitet

Häufig zeigen Mitwirkungsbeiträge Anliegen auf, die nicht im Aufgabenbereich des Entlastungsprojekts oder oft nicht einmal im Aufgabenbereich der kantonalen Verwaltung liegen. Nicht alle lokalen Verkehrsinteressen können auf das Projekt „Entlastung Region Olten“ zurückgeführt und damit gelöst werden. Nachfolgend werden Mitwirkungen aufgelistet, die zwar nicht in den Kompetenzbereich der Entlastung gehören, die aber in einem gewissen Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt stehen und deshalb an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

Linienführung und Projektierung:

- **Das Gebiet Olten SüdWest ist durch eine verlängerte Hammerallee zu erschliessen:** Die eigentlichen Arbeiten für die Verlängerung der Hammerallee werden durch die Stadt Olten und das Projekt Olten SüdWest geplant und realisiert. Eine enge Koordination stellt sicher, dass die zukünftige Erschliessung von

Olten SüdWest nicht durch die Entlastungsstrasse beeinträchtigt wird.

- **Der Austritt der Personenunterführung Dammstrasse Wangen auf die Entlastung ist zu überarbeiten:** Der im Mitwirkungsprojekt gezeigte Austritt der Unterführung der SBB-Linie auf die Entlastungsstrasse ist gefährlich und unübersichtlich. Die Personenunterführung Dammstrasse ist zu überarbeiten. Sie ist ein Projekt der Gemeinde Wangen. Aufgrund der Linienführungsänderungen konnte das Projekt bislang nicht optimiert werden. Eine Überarbeitung ist erforderlich.
- **Schaffung von Begegnungszonen und Mehrzweckmittelstreifen:** Begegnungszonen sind auch auf den entlasteten Hauptachsen nicht möglich, in den kommunalen Umgestaltungskonzepten dagegen schon. Die vorliegende Forderung wird an die Projektverfasser der Umgestaltungsmassnahmen auf Gemeindestrassen weitergeleitet.
- **Die Anbindung der neuen Siedlungsgebiete muss Bestandteil der Entlastung werden:** Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine neue Hauptverkehrsstrasse, mit dem Ziel bestehende Verkehrsachsen und Siedlungsgebiete zu entlasten. Selbstverständlich wird mit der aktuellen Linienführung und einer engen Koordination mit der Stadt Olten und den betroffenen Projektverfassern sichergestellt, dass eine Erschliessung der Entwicklungsgebiete nicht behindert wird. Die Erschliessung neuer Siedlungsgebiete ist aber nicht die Hauptzielsetzung des Projektes.

Öffentlicher Verkehr:

- **Die Regionalzugverbindungen Aarau-Olten und Sissach-Olten sind bis Olten Hammer zu verlängern:** Diese Idee erscheint im Rahmen der Erschliessung Olten SüdWest und des Stadtzentrums von Süden her sinnvoll. Die Fahrplangestaltung oder Bestellung von Transportleistungen des öffentlichen Verkehrs liegen jedoch nicht im Kompetenz- und Aufgabenbereich der Projektleitung „Entlastung Region Olten“. Das Anliegen wird an die Abteilung Öffentlicher Verkehr des Amts für Verkehr und Tiefbau, an die SBB, an die Stadt Olten und an das Projekt Olten SüdWest weitergeleitet.
- **Aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs:** In vielen Mitwirkungen werden unterschiedlichste Massnahmen wie Fahrplanverdichtung bei Zug und Bus, verbessertes Tarifsysteem, Verbesserung der Fahrzeuge, bis hin zu Vereinheitlichung und Verbesserung der Bushaltestellen angeregt. Grundsätzlich werden Verbesserungen des öV angestrebt, die Möglichkeiten im Projektrahmen „Entlastung Region Olten“ sind aber beschränkt. Das erste Ziel ist, die Ausgangslage für den öV, insbesondere in der Innenstadt von Olten, zu verbessern. Mit der Entlastung der bestehenden Hauptstrassen wird die Fahrplanstabilität erhöht und damit auch der öV attraktiver. Bauliche und steuerungstechnische Massnahmen werden durch das Entlastungsprojekt realisiert, betriebliche Optimierungen werden weiterhin durch die Besteller und Anbieter von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr

bearbeitet. Sämtliche Mitwirkungen bezüglich öV werden an die betreffenden Stellen weitergeleitet.

6.4 Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung

Einzelne Forderungen gehen über den Projektperimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projektes gemäss Kantonsratsbeschluss und Abstimmungsvorlagen hinaus. Solche Forderungen können nicht weiter berücksichtigt werden. Es sind dies:

- **Abdeckung der Entlastungsstrasse Richtung Wangen, vom Hausmatttunnel bis zur Stadtgrenze:** Bei Erstellungskosten von Fr. 50'000.-/m¹ für eine Überdeckung, anstelle von ca. Fr. 10'000.-/m¹ für die offene Strecke, ergäben sich für die Überdeckung Mehrkosten von rund Fr. 48 Mio. Dies ist mit dem Finanzierungsrahmen und der Projektdefinition der Abstimmungsvorlage von 2002 nicht zu vereinbaren.
- **Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf der Entlastungsstrasse:** Die Ausbaugeschwindigkeit für die Planung und Berechnung der Verkehrsanlage ist mit 60 km/h festgesetzt. Dies wird als optimale Geschwindigkeit angesehen um auch eine Entlastungswirkung zu erzielen. Die Höchstgeschwindigkeit kann später den vorhandenen, allenfalls veränderten Bedürfnissen angepasst werden.
- **Der Zeitplan muss verkürzt werden:** Der aktuelle Terminplan (Planaufgabe Herbst 2006, Baubeginn Sommer 2008) wurde bereits mehrfach optimiert und ist nicht mehr zu beschleunigen. Wie auch die Mitwirkung zeigt, ist das Projekt äusserst komplex und vielschichtig. Aus der Einhaltung gesetzlicher Verfahren, der geforderten Qualität von Projektierung und Bauausführung und der Koordination vieler Beteiligter ergibt sich ein nicht unterschreitbarer Zeitbedarf. Im Übrigen basiert der jetzige Terminplan auf einem reibungslosen Projektablauf (geringe externe Störungen oder unvorhersehbare Ereignisse) und enthält keine Zeitreserven.
- **Tieferlegung des Abschnitts Bahnhofquai – Aarburgerstrasse (Postplatz):** Eine derartige Massnahme würde den Kredit der „Entlastung Region Olten“ übersteigen. Auch ist die technische Machbarkeit keinesfalls gesichert. Auf eine eingehendere Untersuchung wird verzichtet.
- **Die Umgestaltungsmassnahmen müssen gleichzeitig mit der Entlastungsstrasse fertiggestellt sein:** Teile der Umgestaltungsmassnahmen werden bereits mit dem Verkehrsmanagementkonzept Olten umgesetzt. Andere Massnahmen können voraussichtlich im Rahmen der ordentlichen Kantonsstrasseninstandsetzung vorgezogen werden. Der grösste Teil der Umgestaltungsmassnahmen auf den bestehenden Kantonsstrassen kann hingegen erst nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse gebaut werden, da für allfällige Umnutzungen von Strassenflächen der Verkehr erst auf die Entlastungsstrasse verlagert sein muss. Die rechtliche Sicherstellung erfolgt jedoch gemeinsam mit der Genehmigung der Erschliessungsplanung.

- **Neue Abstimmung über die Finanzierung:** Die Regierung des Kantons Solothurn hat zur Finanzierung bereits mehrfach Stellung genommen. Es bestehen dafür klare Konzepte und es gibt keine Veranlassung für eine neue Abstimmung über die Finanzierung.
- **Verlängerung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf:** Die vieldiskutierte Verlängerung der Entlastungsstrasse gemäss der Diplomarbeit 2003 der FH Burgdorf, entlang der SBB bis zirka Buchzentrum Hägendorf, ist im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht möglich. Im kantonalen Richtplan ist die „Entlastung Region Olten“ als Bauvorhaben festgesetzt, während die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach als Vororientierung Erwähnung findet. Für das Projekt „Entlastung Region Olten“ liegen zwei Abstimmungsbeschlüsse zur Realisierung und Finanzierung vor. Eine derartige Erweiterung des Projektperimeters gegenüber den Abstimmungsvorlagen ist rechtlich nicht möglich. Zur Verlängerung lautet der entsprechende Abschnitt gemäss kantonalem Richtplan: „Die Zweckmässigkeit einer Umfahrung von Hägendorf und Rickenbach sowie deren Linienführung und Anschlusspunkt an das Entlastungsvorhaben Olten sind zu prüfen.“
- **Verlängerung der Entlastung bis Dulliken:** In den vergangenen Jahrzehnten sind mehrere solcher Lösungsvorschläge politisch gescheitert. Das vorliegende Projekt wurde durch das Stimmvolk im festgelegten Perimeter gutgeheissen. Eine Erweiterung mit einer Tunnellösung Richtung Dulliken steht zum heutigen Zeitpunkt nicht zur Diskussion.

7 Schlussbemerkung

Allen Mitwirkenden, interessierten Ausstellungsbesuchern und den betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden möchten die Gesamtprojektleitung, der Lenkungsausschuss und das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn herzlich danken für ihr Interesse, ihre Beteiligung an der Mitwirkung und damit auch für die eingegangenen Anregungen und Vorschläge.

Ein Projekt dieser Grösse wird nie die Wünsche und Vorstellungen aller Beteiligten erfüllen können. Zu unterschiedlich sind die Ansprüche der verschiedenen Interessengruppen. Trotzdem bleibt es das Ziel ein ausgewogenes Verkehrsprojekt zu realisieren, von dem ein grösstmöglicher Teil der Bevölkerung der Region Olten und damit auch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer einen Nutzen erhalten werden. Unter diesem Aspekt war für die Projektleitung die Mitwirkung und die entsprechend sorgfältige Auswertung der Beiträge ein Prozess von grosser Bedeutung.