

Regierungsratsbeschluss

vom 1. Februar 2005

Nr. 2005/364

KR.Nr. I 253/2004 (BJD)

Interpellation Roman Stefan Jäggi (SVP, Fulaibach): Staus auf der A1 und das Verkehrschaos im Gäu, Aaregäu und Untergäu (15.12.2004)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die solothurnische Regierung die Problematik der immer häufiger auftretenden Mega-Staus auf der Autobahn A1 zwischen Kriegstetten und Wangen a.A., respektive zwischen Oensingen und Rothrist?
2. Wegen der Häufung und Regelmässigkeit grosser Staus auf der A1 in Fahrtrichtung Zürich verlassen die Verkehrsteilnehmenden die Autobahn heute viel früher als noch vor einigen Jahren. Mittlerweile graut es den Menschen in den Dörfern an den solothurnischen Jura- sowie Aare-Übergängen vor dem Freitagabend. Ein kleiner Auffahrunfall und schon staut sich der Verkehr mangels Spurkapazitäten kilometerweit. In der Folge ergiesst sich der Pendlerverkehr von der Autobahn aufs Land. Wie beurteilt die Regierung die dadurch entstehende Belastung des Regionalverkehrs sowie der Menschen, insbesondere in den betroffenen Dörfern in der Klus, im Gäu, im Aaregäu sowie im Untergäu?
3. Durch die Kilometer langen Staus vor Brücken, Kreuzungen oder Kreiseln in den betroffenen Gemeinden werden Kunden immer häufiger davon abgehalten, ihre Einkäufe oder Postbesuche noch vor Feierabend zu tätigen. Wie beurteilt die Regierung den wachsenden wirtschaftlichen Schaden, der dadurch entsteht?
4. Was unternimmt die solothurnische Regierung (bei Bund und Nachbarkantonen) konkret, um den Ausbau der A1 (sechs Spuren) auf unserem Kantonsgebiet mit allen Mitteln zu forcieren?
5. Ist ein Zeitplan für den Ausbau der A1 auf sechs Spuren (auf solothurnischem Kantonsgebiet) bekannt oder vorhanden? Wenn ja, wie sieht dieser aus?

2. Begründung

Beim Bau der Autobahn A5 wurde der gleiche Fehler begangen, wie seinerzeit beim Bau der A3. Die beiden neuen Autobahnen wurden in die bestehende Hauptschlagader des schweizerischen Strassennetzes (A1) geschleust, ohne die A1 im nachfolgenden Abschnitt auf sechs Spuren zu erweitern und damit den Verkehrsabfluss zu gewährleisten.

Der 100km/h-Abschnitt zwischen der Raststätte „Silberkugel“ und der Ausfahrt Wangen a.A. verlangsamt den Verkehrsfluss auf der A1 Richtung Zürich künstlich. Der nachfolgende Anstieg Richtung

Niederbipp führt zu einer weiteren Bremsung des Verkehrsflusses. Und vor diesen beiden „Hindernissen“ fliesst jetzt noch der gesamte Verkehr der A5 in die alte, zweispurige A1. Immer häufiger, insbesondere an den Freitagen, staut sich der Verkehr deshalb von Kriegstetten bis Wangen a.A.! Dramatisch wird die Situation auch zwischen Egerkingen und Rothrist. Bei diesem Nadelöhr staut sich der Verkehr auf der A1 abendlich zurück bis zur Ausfahrt Oensingen oder auf der A2 bis zum Belchen-Tunnel.

Selbstverständlich nehmen die Verkehrsteilnehmenden den regelmässigen Stau nicht einfach so hin, sondern werden dadurch gezwungen, die Autobahn mit immer mehr Kreativität zu verlassen. Ergiesst sich der Feierabendverkehr der A1 auf das regionale Strassennetz, so versinken die Dörfer an den Jura- und Aare-Übergängen in Kilometer langen Rückstaus. Passiert dies ein- oder zweimal im Jahr, wegen grösseren Unfällen auf der Autobahn, so wird das von der Bevölkerung akzeptiert. Doch in den letzten Monaten entwickelt sich diese Situation zum wöchentlich wiederkehrenden Ritual. Es entsteht der Eindruck, dass hier ein Dauerzustand geschaffen wird – ohne Aussicht auf Besserung.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Es ist eine Tatsache, dass der Verkehr in den letzten Jahren auf den Autobahnen stetig – ja sogar überproportional gegenüber den Hauptstrassen – zugenommen hat. So weist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Nationalstrassen im Zeitraum von 1991 bis 2003 ein Wachstum von über 35 % aus. Das ASTRA erfasst auch die Stautunden, welche nach den Stauursachen „Verkehrsüberlastung, Baustellen, Unfälle und Übrige“ aufgeteilt werden. Dabei kann heute noch nicht zwischen „Stau“ und „stockendem Verkehr“ unterschieden werden, daher werden beide Zustände als Stau erfasst. Stautunden als Folge von Unfällen, Baustellen und Übrigem bleiben seit 1997 auf der A1 praktisch konstant bei 1'000 h/Jahr. Seit 1998 bis 2001 nehmen gesamtschweizerisch jedoch die Stautunden aus Überlastungsgründen sprunghaft bis zu 3'000 h zu (zum Teil Baregg-Stau bedingt). Seit 2001 ist jedoch kein weiteres Wachstum – trotz Belchensanierung – festzustellen. Das subjektive Empfinden der Interpellanten kann durch den Staubericht daher nicht bestätigt werden. Der Verkehr auf der A1 wird jedoch – trotz der Eröffnung der Bahn 2000 – weiter zunehmen.

Als Sofortmassnahme auf der A1 haben wir uns für Lastwagenüberholverbote am „WangenerStutz“ sowie zwischen der Aareüberquerung und der Höhe bei der Raststätte Gunzgen Süd in Fahrtrichtung Bern eingesetzt. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h beim Aareübergang in Wangen a/A sind auf die engen Radien zurückzuführen. Die Unfallzahlen bestätigen die Richtigkeit dieser Massnahme. Im Übrigen signalisiert die Polizei bei sehr starkem Verkehrsaufkommen bereits heute eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, weil damit eine grössere Verkehrsmenge bewältigt werden kann.

3.2 Zu Frage 1

Wie bereits oben dargelegt, nimmt die Häufigkeit der Staus nicht zu. Es stimmt allerdings, dass bei grossen Verkehrsmengen und einer kleinen Störung Staus mit grossem Ausmass entstehen. Zudem ist am Freitagabend die grösste Unfallhäufigkeit festzustellen.

3.3 Zu Frage 2

Das Verlassen der Autobahn ist nicht zuletzt eine Folge der immer schnelleren Kommunikation von Staus durch die Radiomeldungen (Viasuisse). Mit den heutigen modernen Navigationssystemen suchen sich die Automobilisten sofort ihren „besten Weg“, von welchem sie schwer abzubringen sind. Dass dadurch die Hauptstrassen zusätzlich belastet und teilweise verstopft werden, kann nicht verhindert werden. Die einzige mögliche Abhilfe wäre – ähnlich wie bei der Belchen-Tunnel-Sperrung – ein Hinweis per Radio über mögliche Verlustzeiten oder eine Empfehlung, die Autobahn nicht zu verlassen, weil das übrige Strassennetz ebenfalls verstopft ist. Diese Aufgabe wäre jedoch nur mit einem personellen Mehraufwand in der Alarmzentrale der Polizei in Form eines „Staumanagers“ zu bewältigen.

Wir sehen dieser weiteren Verkehrsentwicklung mit Besorgnis entgegen. Gleichzeitig müssen wir aber feststellen, dass ein Grossteil dieses Verkehrs „hausgemacht“ ist und nicht nur mit dem Durchgangsverkehr gerechtfertigt werden kann. Wir bedauern, dass die Bevölkerung in den betroffenen Gegenden nicht nur vom Vorteil der nahe gelegenen Autobahn profitieren, sondern in vermehrtem Masse auch die damit verbundenen Lasten tragen muss.

3.4 Zu Frage 3

Das Ausweichen des Verkehrs von der Autobahn auf das kantonale Strassennetz kann in der Tat wirtschaftliche Einbussen hervorrufen. Im Moment stehen aber keine rechtlichen Mittel zur Verfügung, um dies zu verhindern. Ein möglicher Ansatz zur Schadensminderung ist unter Ziffer 3.3 formuliert.

3.5 Zu Frage 4

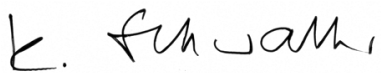
Wir unterscheiden zwischen den Strecken Härkingen-Wiggertal und Luterbach-Härkingen. Für die erste Strecke wurde das Generelle Projekt (GP) für einen 6-Streifen-Ausbau beim ASTRA zur Genehmigung eingereicht. Auch das aargauische Parlament hat durch die Genehmigung der entsprechenden Richtplananpassung am 11. Januar 2005 ein positives Zeichen gesetzt. Die Genehmigung des GP durch den Bundesrat wird gegen Ende 2005 erwartet.

Mit der Ablehnung der AVANTI-Initiative am 7. Februar 2004 ist ein 6-Streifen-Ausbau auf der übrigen A1 zurückgestellt worden.

Zu Frage 5

Nach der Genehmigung des GP durch den Bundesrat wird sofort das Ausführungsprojekt in Angriff genommen. Nach kurzer Prüfung desselben durch das UVEK kann die öffentliche Auflage erfolgen. Die Bauarbeiten sollten spätestens im Jahre 2008 gestartet werden können. Diese werden in Koordination mit dem Kanton Aargau ausgeführt.

Für die Strecke Luterbach-Härkingen sind Vorarbeiten für einen 6-Streifen-Ausbau bereits im Zusammenhang mit der AVANTI-Initiative geleistet worden. Seither (nach Ablehnung der Initiative) sind keine weiteren Projektierungsarbeiten ausgeführt worden. Wir rechnen damit, dass noch in diesem Jahr mit diesen Arbeiten begonnen werden kann. Da es sich jedoch um ein sehr komplexes Bauwerk handeln wird (insbesondere im Raum Wangen a/A im Kanton Bern), rechnen wir mit einer mindestens 10-jährigen Planungs- und Vorbereitungszeit.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Schwaller'.

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (6) Su/ks

Polizei Kanton Solothurn

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat