

Regierungsratsbeschluss

vom 12. Dezember 2006

Nr. 2006/2249

KR.Nr. I 115/2006 (BJD)

Interpellation Walter Gurtner (SVP, Däniken): Ausschreibung vom 28.7.2006 einer Planaufgabe für eine Pförtneranlage in Eppenberg-Wöschnau (06.09.2006)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

In der Ausgabe vom 28. Juli 2006 des Solothurner Amtsblatts ist die öffentliche Planaufgabe für eine Pförtneranlage in der Wöschnau im Solothurner Niederamt ausgeschrieben.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist es der Solothurner Regierung wirklich ernst, auf dem Boden des Kantons Solothurn eine Pförtneranlage für die Stadt Aarau zu erstellen?
2. Ist es weiter richtig, dass sich der Kanton Solothurn mit 400'000 Franken an den Kosten dieser Anlage beteiligt oder ist die Kostenbeteiligung noch höher und mit welchen Argumenten wird das gerechtfertigt?
3. Ist sich die Solothurner Regierung bewusst, dass eine solche Anlage für das Niederamt eine Mehrbelastung bedeutet, und gibt es Berechnungen, welche die Verkehrszunahme darstellen?
4. Ist es richtig, dass eine weitere Pförtneranlage in Richtung Olten geplant ist?
5. Gibt es für das Niederamt überhaupt ein Gesamt-Verkehrsprojekt? Wenn ja, dann
 - a) Wie erklärt sich die Regierung, dass bis heute nicht einmal die versprochene Projektstudie Niederamt an die A1 bekannt gegeben wurde?
 - b) Warum drängt die Solothurner Regierung auf Schliessung der Entfelderstrasse, die gemäss kantonaler Statistik über 3000 Fahrzeuge täglich schluckt?
 - c) Gemäss letzter kantonaler Verkehrszählung hat die Strassenverbindung im Niederamt von und durch Däniken in Richtung Walterswil die höchste Verkehrszunahme (über 20%) im Kanton Solothurn zu verzeichnen. Wie gedenkt die Solothurner Regierung dieser Situation gerecht zu werden?
6. Ist der Solothurner Regierung bewusst, dass mit der zunehmenden Verschärfung des Verkehrsproblems die wirtschaftliche Entwicklung des Niederamts noch mehr behindert wird?

2

2. **Begründung (Vorstosstext)**

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Die vorhandenen Strasseninfrastrukturanlagen stossen oft an ihre Leistungsgrenzen. Die finanziellen Mittel für neue Verkehrsanlagen sind jedoch nur beschränkt vorhanden. Zudem sind diese oft rechtlich und politisch umstritten und deshalb nicht oder nicht rasch realisierbar. Vergleichsweise kostengünstige und schnell realisierbare Verkehrsmanagementsysteme bieten sich als Verkehrslösung an. Durch die Einführung eines Verkehrsmanagementsystems – Pfortneranlagen sind ein mögliches Element solcher Systeme – kann der vorhandene Verkehrsraum optimal bewirtschaftet werden.

In Aarau sind der Aargauerplatz und die angrenzenden Bereiche der Zufahrtsachsen in den Verkehrsspitzenzeiten stark überlastet. Dies zeigt sich in den täglichen Staus auf den Haupt- und Nebenachsen Richtung Aargauerplatz. Im Rahmen der notwendigen Instandsetzung soll dieser Bereich umgestaltet und verkehrstechnisch optimiert werden.

Um eine Überlastung des Aargauerplatzes und dessen Zufahrtsbereiche zu vermeiden, soll der Verkehr auf den Zuflussachsen von Westen und von Süden in den Verkehrsspitzenzeiten dosiert werden. Die geplante Zufahrtsdosierung von Westen (Aarau–West) erfolgt über die neue Lichtsignalanlage Rain in Aarau und über die neue Lichtsignalanlage mit Busspur Wöschnau in Eppenberg–Wöschnau. Die Zufahrtsdosierung von Süden (Aarau–Süd) erfolgt über vorhandene und neue Lichtsignalanlagen in Aarau und Unterentfelden.

Gestützt auf das kantonale Planungs- und Baugesetz vom 3. Dezember 1978 (PBG; BGS 711.1) ist für die Steuerungsanlage Wöschnau ein Nutzungsplanverfahren (Erschliessungsplan) durchzuführen. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 9. August bis 8. September 2006. Zurzeit findet die Prüfung der eingegangenen Einsprachen statt.

3.2 Zu Frage 1

Die Steuerungsanlage Wöschnau ist Bestandteil des unter Ziffer 3.1 beschriebenen Gesamtkonzeptes und beinhaltet eine Lichtsignalanlage und eine Busspur mit einer Länge von rund 350 m. Die Lichtsignalanlage liegt auf der Hauptstrasse H5, im Bereich zwischen der Einmündung Schachenstrasse und der Einmündung Mühlerain und somit vollständig auf dem Gemeindegebiet Eppenberg–Wöschnau.

Die engen Platzverhältnisse, die schwierigen geografischen Verhältnisse und die konzentrierte Siedlungsdichte in Aarau führten im Wesentlichen zum Standortentscheid Eppenberg–Wöschnau. Im beschriebenen Bereich kann die Steuerungsanlage zweckmässig, kostengünstig und ausserhalb des dicht besiedelten Gebiets realisiert werden.

3.3 Zu Frage 2

Die Gesamtkosten für die Steuerungsanlage Aarau–West (Rain und Wöschnau) werden auf rund 1,5 Mio. Franken geschätzt. Rund 1'025'000.00 Franken kostet die Steuerungsanlage Wöschnau. Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes soll mit der Realisierung der Anlage auch das schadhafte

Strassentrassee erneuert werden. Die Kostenschätzung für die Steuerungsanlage Wöschnau gliedert sich wie folgt:

Lichtsignalanlage	ca. Fr. 295'000.00
Busspur	ca. Fr. 315'000.00
Erneuerung Trasse	<u>ca. Fr. 415'000.00</u>
Total Steuerungsanlage Wöschnau	ca. Fr. 1'025'000.00

Für die Finanzierung von Strassenbauvorhaben gilt grundsätzlich das Territorialprinzip. Im vorliegenden Fall müsste der Kanton Solothurn sämtliche Kosten für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Steuerungsanlage Wöschnau übernehmen. Im guten Einvernehmen mit dem Kanton Aargau konnte jedoch ein für den Kanton Solothurn und die Gemeinde Eppenberg-Wöschnau vorteilhafter Kostenteiler vereinbart werden:

Total Steuerungsanlage Wöschnau	ca. Fr. 1'025'000.00
Abzgl. Kreditreserve	<u>ca. Fr. - 93'000.00</u>
Zwischentotal ca. Fr.	932'000.00
Abzgl. 50%-Anteil Kanton AG	<u>ca. Fr. -466'000.00</u>
Brutto-Anteil Kanton SO	ca. Fr. 466'000.00
Abzgl. Gemeindebeitrag	<u>ca. Fr. - 50'000.00</u> (Finanzierung durch Kanton AG)
Netto-Anteil Kanton SO	<u>ca. Fr. 416'000.00</u>

Demnach übernimmt der Kanton Solothurn einen Anteil von pauschal netto Fr. 416'000.00. In Anbetracht der notwendigen Erneuerung des Strassentrasses und der Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung) ein durchaus gerechtfertigter Anteil. Der Kanton Aargau übernimmt die restlichen Fr. 609'000.00 inklusive den resultierenden Gemeindebeitrag von Eppenberg-Wöschnau im Betrag von Fr. 50'000.00 (10.72 % von Fr. 466'000.00). Der Betrieb und Unterhalt der Lichtsignalanlage obliegt ebenfalls dem Kanton Aargau. Der Gemeinde Eppenberg-Wöschnau entstehen keine Kosten.

3.4 Zu Frage 3

Die Steuerungsanlage Wöschnau bewirkt keinen Mehrverkehr. Durch die Lichtsignalanlage mit der Busspur kann der Bus bevorzugt und damit auch die wichtige Anbindung an den SBB-Bahnhof in Aarau besser gewährleistet werden. Dank dieser Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Niederamt wird der Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs positiv beeinflusst beziehungsweise die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gedämpft.

Obwohl die Reisezeiten für den MIV mit dem Verkehrsmanagementsystem kaum verändert werden – der Stau wird nicht grösser sondern verlagert sich – ist während den Verkehrsspitzenzeiten mit einem erhöhten Druck auf die Verbindungsstrassen Schönenwerd – Oberentfelden (Spitzenstunde Ist-Zustand 380 Fahrzeuge/Stunde [Fz/h], Erhöhung um 165 Fz/h) und Wöschnau – Schachen – Aarau (Spitzenstunde Ist-Zustand 915 Fz/h, Erhöhung um 15 Fz/h) zu rechnen. Im Bereich der Steuerungsanlage Wöschnau nimmt der Verkehr ab (Spitzenstunde Ist-Zustand 1'030 Fz/h, Reduktion um 190 Fz/h). Auf den betroffenen Strassenabschnitten führen die Verkehrsverlagerungen zu keinen kritischen Belastungen bezüglich Verkehrssicherheit oder Leistungsfähigkeit. Ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten findet keine Verkehrsverlagerung statt und entsprechend marginal sind die Aus-

wirkungen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). Bei der Verbindungsstrasse Schönenwerd – Oberentfelden beträgt gegenwärtig der DTV rund 3'400 Fz.

Sollte die Verbindungsstrasse Schönenwerd – Oberentfelden gesperrt werden, verlagert sich der Druck auf die Verbindungsstrasse Gretzenbach – Kölliken (Spitzenstunde Ist-Zustand 680 Fz/h, Erhöhung um 100 Fz/h) und auf die Verbindungsstrasse Eppenberg – Unterentfelden (Spitzenstunde Ist-Zustand 25 Fz/h, Erhöhung um 105 Fz/h). Diese Verkehrsverlagerung wäre aber in erster Linie auf die Sperrung der Verbindungsstrasse Schönenwerd – Oberentfelden und nicht auf das Verkehrsmanagementsystem zurückzuführen.

Die angegebenen Verkehrszahlen sind aus Modelluntersuchungen und als Richtwerte zu verstehen.

3.5 Zu Frage 4

Mit dem Gesamtverkehrsprojekt Entlastung Region Olten (ERO) soll das vorhandene Strassennetz in der Region Olten nachhaltig vom Verkehr entlastet werden. Neben den neuen Entlastungsstrassen in Olten und Wangen b. Olten sind auch flankierende Massnahmen auf dem vorhandenen Kantonsstrassennetz vorgesehen. Teil dieser flankierenden Massnahmen ist das Verkehrsmanagementsystem auf dem Basisnetz der Kantonsstrassen in Olten und Wangen b. Olten. Das Verkehrsmanagementsystem soll im Wesentlichen die Verkehrsmenge steuern und einen optimalen Verkehrsfluss in der Innenstadt von Olten ermöglichen. Kombiniert mit Busspuren wird es dank dem Verkehrsmanagementsystem möglich sein, den Bus bevorzugt zu behandeln und die Anbindung an den SBB-Bahnhof besser gewährleisten zu können.

Die Haupt-Einfallachsen aus dem Niederamt in die Stadt Olten werden auf der Baslerstrasse bei der Handelshofkreuzung (bestehende Lichtsignalanlage), auf der Gösgerstrasse bei der Trimbacherbrücke (neue Lichtsignalanlage), auf der Unterführungsstrasse bei der Einmündung von-Roll-Strasse (bestehende Lichtsignalanlage) und bei der Aarauerstrasse bei der Einmündung Maisenhard (neue Lichtsignalanlage) gesteuert und allenfalls in Spitzenstunden dosiert. Weitere Lichtsignalanlagen werden berücksichtigt und in das Steuerungskonzept integriert.

Die für das Verkehrsmanagementsystem notwendigen Erschliessungspläne wurden öffentlich aufgelegt und mit Regierungsratsbeschluss vom 19. September 2006 genehmigt. Die Realisierung ist im Jahr 2007 vorgesehen.

3.6 Zu Frage 5

Wie bereits im überparteilichen Auftrag („Neuer Autobahnzubringer zur A1“ [5.7.2005]) festgehalten, ist ein solcher Anschluss des Niederamts an die A1 eine langfristige Option, welche nicht vor 15 bis 20 Jahren realisierbar ist. Verkehrslenkungsmassnahmen hingegen sind kurzfristig machbare Möglichkeiten, das zunehmende Verkehrsaufkommen zu lenken und zu dosieren. Diese beiden Massnahmen stehen daher in keinem direkten Zusammenhang, da sie zeitlich sehr weit auseinanderliegen.

Ein Gesamtverkehrsprojekt im Sinne eines Konzeptes für das Niederamt wird im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm „Netzstadt AarauOltenZofingen“ erstellt. Gegenstand des Agglomerationsprogramms sind Raumnutzung, Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrserzeugung und deren Wechselwirkungen. Das zentrale Anliegen ist es, mit abgestimmten Massnahmenbündeln in den Bereichen

Verkehr und Siedlung die Funktionsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Netzstadt als Wirtschaftsmotor zu sichern und die Wohnattraktivität zu erhalten.

Wesentliche Grundlagen für das Gesamtverkehrskonzept im Agglomerationsprogramm „Netzstadt AarauOltenZofingen“ sind die kantonsweiten Erhebungen der Verkehrszahlen sowie das „Verkehrsmodell Region Olten“ (inklusive Niederamt).

3.6.1 Zu Frage 5 a)

Der Kantonsrat hat sich am 9. November 2005 mit dem überparteilichen Auftrag „Neuer Autobahnzubringer zur A1“ befasst. Dabei hat er unseren Antrag, einen neuen Autobahnzubringer vom Niederamt an die A1 im Rahmen des Agglomerationsprogrammes „Netzstadt AarauOltenZofingen“ und des Sachplans Verkehr – zusammen mit dem Kanton Aargau – weiterzuverfolgen und die REPLA OGG periodisch über den Stand der Arbeiten zu orientieren, als erheblich erklärt.

In der Zwischenzeit wurden wichtige Grundlagen, wie das „Verkehrsmodell Region Olten“ (inklusive Niederamt) und die Projektstudie „Prüfung A1-Zubringer Niederamt“ der Berner Fachhochschule erarbeitet. Bereits im Jahr 2001 wurde der Grundlagenbericht „Korridoruntersuchung Niederamt – A1“ erstellt. Diese Grundlagenberichte lassen jedoch noch keine Beurteilung über die Zweckmässigkeit eines möglichen Autobahnzubringers zu und müssen nun in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau in das zu erarbeitende Agglomerationsprogramm „Netzstadt AarauOltenZofingen“ einfließen. Es ist unabdingbar, ein Strasseninfrastrukturprojekt mit regionalen Auswirkungen in einem Gesamtkontext wie es das Instrument Agglomerationsprogramm ermöglicht, zu betrachten. Nur so kann sichergestellt werden, dass die knappen finanziellen Mittel nachhaltig eingesetzt werden und die Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturplanung koordiniert wird. Sobald erste konkrete Resultate vorliegen, werden die Ergebnisse in Absprache mit der PASO und REPLA OGG kommuniziert.

3.6.2 Zu Frage 5 b)

Die Verbindungsstrasse Schönenwerd – Oberentfelden, Abschnitt Entfelderstrasse ab Waldbeginn bis Kantonsgrenze (keine Kantonsstrasse), weist einen tiefen Ausbaustandard aus und führt bei nicht angepasster Fahrweise zu gefährlichen Verkehrssituationen. Auf der Seite von Schönenwerd ist ein Fahrverbot für Busse und Lieferwagen signalisiert. Der DTV beträgt rund 3'400 Fahrzeuge. Zuständig für die Verfügung der Verkehrssignalisation im obgenannten Abschnitt ist der Gemeinderat von Schönenwerd. Er hat die Schliessung beantragt und hat am 9. Dezember 2003 das Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder (Land- und Forstwirtschaft gestattet) auf diesem Strassenabschnitt beschlossen und publiziert. Gegen diese Publikation gingen mehrere Beschwerden ein, welche durch das Departement des Innern behandelt und entschieden wurden. Gegen den Departementsentscheid wurden einige Beschwerden an das Verwaltungsgericht weitergezogen. Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerden teilweise gutgeheissen und die Verfügung des Departements aufgehoben und zum neuen Entscheid an die Vorinstanz zurückgewiesen. Das Bau- und Justizdepartement verfasste daraufhin einen detaillierten Bericht über die Verkehrsumlagerungen infolge des Fahrverbotes. Der Bericht war in Vernehmlassung bei den Beschwerdeführern und der Einwohnergemeinde Schönenwerd. Das Departement des Innern wird die Situation neu beurteilen. Inwiefern weitere Rechtsmittel ausgeschöpft werden, kann zur Zeit nicht beurteilt werden.

3.6.3 Zu Frage 5 c)

Die Verkehrszunahme des DTV auf der Verbindungsstrasse Däniken – Walterswil (Rothackerstrasse in Walterswil) von 3'660 Fahrzeuge im Jahr 2000 auf 5'120 Fahrzeuge im Jahr 2005 ist zwar prozentual hoch, absolut liegt die Verkehrsbelastung im Vergleich zu anderen Kantonsstrassen jedoch immer noch in einem tiefen Bereich. Auch aufgrund der überdurchschnittlichen Verkehrszunahme sind in der Vergangenheit verschiedene sicherheitsrelevante Ausbaumassnahmen realisiert worden. Die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sind auch deshalb weiterhin gegeben. Im Moment sind

keine weiteren baulichen Massnahmen an der Verbindungsstrasse vorgesehen. Übergeordnete Massnahmen sind nicht auszuschliessen und im Rahmen des Agglomerationsprogrammes „Netzstadt AarauOltenZofingen“ festzulegen.

3.7 Zu Frage 6

Die Verkehrserschliessung ist einer von verschiedenen wichtigen Faktoren zur Gewährleistung einer optimalen wirtschaftlichen Entwicklung des Niederamts. Ziel ist die Verbesserung der Verkehrerschliessung sowohl strassen- wie schienenseitig. Diese Bestrebungen kommen in den laufenden Arbeiten und insbesondere im Rahmen des Agglomerationsprogramms „Netzstadt AarauOltenZofingen“ zum Ausdruck.

Es ist keinesfalls so, dass mit den Verkehrssteuerungsanlagen die wirtschaftliche Entwicklung behindert wird.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (RS/ks)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat