

Regierungsratsbeschluss

vom 25. März 2008

Nr. 2008/546

KR.Nr. VA 199/2007 (BJD)

Volksauftrag "Weiterführung der H5b ab Mühle Rickenbach" (18.12.2007)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Volksauftragstext

Der Anschluss «Mühle Rickenbach» der H5b soll entweder in Richtung Westen (Variante «ERO+», Umfahrung Hägendorf Rickenbach) weitergeführt werden (gleichzeitige Eröffnung) oder es ist auf die nachträglich erfolgte Verlängerung ab Viadukt Wangen bis Mühle Rickenbach zu verzichten. Die Fortsetzung der neuen Verkehrsführung ab Viadukt Wangen darf im zweiten Fall erst zusammen mit einer allfälligen Ausführung der Umfahrung ERO+ erfolgen. Ab Viadukt Wangen ist der Verkehr Richtung Nordwesten zum Kreisel auf der H5 zu führen. Die geplante Verkehrsberuhigung von Kleinwangen (ab Viadukt Südöstlich) ist zu realisieren.

2. Begründung

- Verletzung von bestehendem Recht

Die Planung der neuen Strasse H5b hört in Richtung Westen bei der Mühle in Rickenbach auf. Der Verkehr ergiesst sich ab diesem Punkt auf die Mittulgäustrasse. Gegenüber 2005 ist bei der Eröffnung der ERO im Jahre 2013 mit ca. 43% Mehrverkehr zu rechnen. In absoluten Zahlen bedeutet dies pro Tag eine Zunahme von ca. 6'300 heute auf über 9'000 Fahrzeuge. Ohne ERO kann von einer minimalen Zunahme ausgegangen werden (siehe Strassenverkehrserhebung Kanton Solothurn 2000 und 2005). Gemäss Verkehrsrichtplan Olten-Gösgen-Gäu muss das Projekt eine wirksame Entlastung bringen, ohne dass eine Verlagerung stattfindet oder neue Probleme geschaffen werden. Offensichtlich findet in Kappel eine Verlagerung statt und neue Probleme werden geschaffen. Der regionalpolitische Leitsatz wird somit übergangen, d.h. bestehendes Recht wird verletzt.

- Blinddarm

Das Projekt ERO ist nicht zu Ende gedacht. Der «Blinddarm» bei der Mühle Rickenbach stellt das ganze Projekt in Frage. Die Fehlplanung gefährdet die Realisierung des gesamten Projektes. Die Weiterführung der H5b bis Knoten Mühle entlastet zwar Kleinwangen vom Durchgangsverkehr und kommt den Einwohnerinnen und Einwohnern an der betroffenen Strecke der Mittulgäustrasse zu Gute. Für Kappel gilt jedoch nach wie vor: Die ERO bringt eine massive Mehrbelastung an Verkehr. Hier wird ganz offensichtlich mit unterschiedlichen Ellen gemessen. Es muss eine Gleichbehandlung aller Gemeinden erreicht werden. Eine Bevorzugung einzelner Gemeinden ist nicht zulässig.

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 Mit dem Volksauftrag gemäss § 143 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 22. September 1996 (GPR; BGS 113.111) soll erreicht werden, dass der Kantonsrat den Regierungsrat im Sinne von § 35 Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes vom 24. September 1989 (KRG; BGS 121.1) anhält, eine in dessen Zuständigkeit liegende planerische Massnahme zu treffen. Der Regierungsrat soll nämlich einen kantonalen Nutzungsplan gemäss § 68 lit. c) des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG; BGS 711.1) erlassen bzw. die am 8. Januar 2008 (RRB Nr. 2008/15) genehmigte Nutzungsplanung "Entlastung Region Olten (ERO)" ist in einem bestimmten Sinne zu ändern und zu realisieren.

Die gestellten Begehren sind weitgehend identisch mit den Rechtsbegehren, welche eine Vielzahl Personen und Anwohner der Mittelgäustrasse in Kappel in ihren Einsprachen gegen die ERO erhoben haben. Diese Einsprachen sind von uns am 8. Januar 2008 (RRB Nr. 2008/15) abgewiesen worden. Dagegen wurden beim Verwaltungsgericht Beschwerden eingereicht. Das Gericht hat – unabhängig vom vorliegenden Volksauftrag – über diese Beschwerden zu befinden und festzustellen, ob die vom Kanton genehmigte Planung recht- und zweckmässig und umweltverträglich ist.

Wir beantragen Ihnen, den Volksauftrag aus den nachfolgenden Gründen nicht erheblich zu erklären.

3.2 Das von uns genehmigte Projekt ERO entspricht den Vorgaben der kantonalen Richtplanung, dem Verkehrskonzept, welches den Beschlüssen des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 und 28. Juni 2006 (Sach- und Kreditbeschlüsse) zugrunde liegt und ist – auch mit seinem Anschluss in der Mühle Rickenbach an die Mittelgäustrasse – recht- und zweckmässig im Sinne des Planungs- und Umweltrechtes:

- Die Gegenstand des Volksauftrages bildende Verlängerung Wangen – Rickenbach („WR“) stellt in verschiedener Hinsicht eine Optimierung des Projektes im Rahmen der Nutzungsplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung dar: sie entlastet Wangen bei Olten (Kleinwangen) vom Verkehr, ohne Kappel relevant mehr zu belasten (ca. 50 Fahrzeuge mehr).
- Die Zunahme des Verkehrs auf der Mittelgäustrasse infolge der ERO von ca. 7'000 auf 9'000 Fahrzeuge ist umweltrechtlich praktisch nicht wahrnehmbar und die Mittelgäustrasse ist dieser Belastung und von ihrer Funktion und ihrem Ausbau her – abgesehen von gewissen der Gemeinde zugesicherten Verbesserungen – gewachsen. Die Belastung ist im Vergleich zu andern vergleichbaren Kantonsstrassen sogar eher tief.
- Es gibt planungsrechtlich und verkehrstechnisch keinen Grund, auf die Verlängerung WR zu verzichten, umweltrechtlich ist sie geradezu geboten. Überdies ist diese Verlängerung „WR“ eine 1. Etappe der – auf dem Volksauftrag alternativ verlangten – potentiellen Weiterführung durch eine Umfahrung Rickenbach / Hägendorf.

- Eine Koppelung der ERO mit dieser Umfahrung ist sachlich, rechtlich und zeitlich nicht möglich: Der kantonale Richtplan enthält – im Unterschied zur ERO, welche festgesetzt ist – die Umfahrung Rickenbach / Hägendorf nur als Vororientierung und verlangt dafür eine Zweckmässigkeitsprüfung. Sie ist also planungsrechtlich nicht auf dem gleichen Stand wie die ERO, eine Koppelung ist auch zeitlich nicht möglich. Vielmehr gefährdet das sachlich und rechtlich nicht gebotene Abhängigmachen der ERO von der Fortführung der Strasse Richtung Hägendorf das Projekt und dessen Finanzierung durch den Infrastrukturfonds des Bundes.
- Es dürfte auch den Initianten des Volksauftrages klar sein, dass ein Gesamtverkehrsprojekt wie für die Region Olten unmöglich ohne irgend welche Auswirkungen auf die Kapillaren des regionalen Verkehrssystems bleiben kann. Die Auswirkungen sind für die Anwohner der Mittelhäustrasse indessen so gering, dass sich im Einspracheverfahren sogar die Frage der Legitimation stellte. In jedem Fall sind sie so gering, dass der Grundsatz, es sei eine Verlagerung der Probleme zu vermeiden, eindeutig eingehalten wird: Keine bestehende Strasse erfährt einen in dieser Hinsicht relevanten Mehrverkehr oder gar eine Funktionsänderung. Vielmehr bringt die ERO grossflächig eine Entlastung der Anwohner des Kantonsstrassennetzes. Überdies wurde im Vergleich mit dem kooperativen Gemeinderat von Kappel im Einspracheverfahren vom Kanton eine Aufwertung und Optimierung des Strassenraumes zugesichert.

3.3 Im genannten Vergleich mit den Gemeinden Kappel, Gunzgen (hier haben im Übrigen – bei ähnlicher Verkehrsbelastung – keine Anwohner der Mittelhäustrasse Einsprache erhoben), Rickenbach und Kestenholz wurde von uns zugesichert, was rechtlich und politisch im Rahmen des Verfahrens zugesichert werden konnte:

1. *„Das Bau- und Justizdepartement (BJD) wird nach der Genehmigung des Projektes ERO (vorgesehener Termin Ende 2007) zeitlich prioritär (möglichst Januar 2008) die vom Richtplan verlangte Zweckmässigkeitsprüfung der geforderten Umfahrung Rickenbach – Hägendorf an die Hand nehmen.*
2. *Sollte die Prüfung der (offensichtlich im Vordergrund stehenden, durch eine Projektierungszone gesicherten) Linienführung zu einem positiven Ergebnis führen, wird das BJD unmittelbar anschliessend Richt- und Nutzungsplanverfahren initiieren und möglichst vor Ablauf der Projektierungszone (April 2010) abschliessen. Damit verbunden ist auch eine allfällige Änderung des Knotens „Mühle“ in Rickenbach, also eine Änderung des zu genehmigenden Erschliessungsplanes ERO in diesem Bereich.*
3. *Die Verlängerung bzw. Umfahrung Rickenbach / Hägendorf ist als „ERO+“ Gegenstand des Agglomerationsprogramms, welches dem Bund eingereicht wird.*
4. *Die notwendigen Mittel für die Planung werden im Rahmen des Globalbudgets des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) sichergestellt.*
5. *Die Kosten des Projektes wird das BJD in die langjährige Finanzplanung des Regierungsrates aufnehmen und zu gegebener Zeit zum Gegenstand einer separaten Kantonsratsvorlage machen, wobei allenfalls das Referendum nach § 8 des Strassenge-*

setzes vom 24. September 2000 (BGS 725.11) zum Tragen kommt. Ein Baubeginn ist frühestens nach Vollendung der ERO möglich.

6. *Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ERO (ca. 2012) wird aufgrund eines mit der ERO-Genehmigung verknüpften (aber nach der Genehmigung der ERO aufgelegten) Lärmsanierungsprogramms über die Mittelgäustrasse in Gunzgen und Kappel eine Lärmsanierung vorgenommen.*


.....“

Die unter Ziffer 2 des Vergleiches erwähnte Nutzungsplanung wird auch die von den SBB angekündigte Sanierung des Bahnüberganges in der Mühle Rickenbach und damit den Standort einer zusätzlichen Anbindung der ERO an die H5 (nach USEGO Olten und Viadukt Wangen) zum Gegenstand haben. Je nach Dauer des Verfahrens könnte die mit dem Auftrag verlangte Verlängerung ab Mühle Rickenbach bis Hägendorf (zumindest teilweise) vor der Inbetriebnahme der ERO realisiert werden. Eine zeitlich vorgezogene Teilrealisierung der Umfahrung Rickenbach – Hägendorf im Zuge der Sanierung des Bahnüberganges in der Mühle Rickenbach war auch Inhalt eines Vergleichsvorschlages an die privaten Beschwerdeführer der Gemeinde Kappel. Dabei wurde vorgeschlagen, den Bau des Abschnittes der ERO ab dem Viadukt Wangen bis zur Mühle Rickenbach solange zurückzustellen, bis die Nutzungsplanung einer Teilrealisierung rechtskräftig wird, jedoch spätestens bis zum 30. Juni 2011. Die Verhandlungen scheiterten in der Folge an der zeitlichen Begrenzung der Zurückstellung des Baus der ERO ab dem Viadukt Wangen. Auf diese zeitliche Begrenzung konnte jedoch aus rechtlichen Gründen nicht verzichtet werden. Auch eine verbindliche Verknüpfung einer Teilrealisierung der Umfahrung Rickenbach – Hägendorf mit der ERO im Sinne des Auftrages ist nicht möglich.

- 3.4 Auch der Kantonsrat kann durch Erheblicherklärung des Volksauftrages nicht mehr zusichern, er kann auch nicht in die geforderten Richt- und Nutzungsplanverfahren eingreifen oder diese vorweg nehmen. Vielmehr wäre in diesem Fall der vom Bund für die Subventionierung geforderte Baubeginn 2008 Illusion. Bei einer Änderung der ERO durch Verzicht auf die Verlängerung “WR” müsste eine Neuauflage des Projektes (zumindest) in Wangen bei Olten und Rickenbach erfolgen, was zweifelsohne Einsprachen zur Folge hätte und nach einer Neuurteilung der (nun fraglichen) Umweltverträglichkeit rufen würde. Ein Junktim der Umfahrung Hägendorf mit der ERO ist rechtlich unzulässig und führte zum gleichen Ergebnis: eine vorbehaltlose Genehmigung der ERO als Voraussetzung für den Baubeginn 2008 wäre zeitgerecht nicht möglich.
- 3.5 Der Inhalt des Volksauftrages deckt sich im Übrigen mit dem Inhalt der von den Anwohnern der Mittelgäustrasse erhobenen Einsprachen im Nutzungsplanverfahren. Mit diesen Einsprachen und mit dem Projekt ERO hat sich der Regierungsrat eingehend auseinandergesetzt (RRB Nr. 2008/15 vom 8. Januar 2008, Erwägungen Ziffer 4 und Ziffer 6.2). Der RRB ist im Internet unter <http://www.so.ch/regierung/rrbs.html> zugänglich.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.

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

Dr. Konrad Schwaller
Staatschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (La/br) (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (ERO) (4)

Amt für Umwelt

Aktuarin UMBAWIKO

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat