IIIIII KANTON solothurn

# *Regierungsratsbeschluss*

vom 22. September 2009

Nr. 2009/1730
KR.Nr. I 120/2009 (BJD)

**Interpellation Christian Imark (SVP, Fehren): Entwicklung durch Verkehrsplanung (23.06.2009)**
**Stellungnahme des Regierungsrates**

---

## 1. Interpellationstext

Städte und entwickelte Gebiete entstehen nicht zufällig, sondern sind seit jeher räumlich, politisch, wirtschaftlich, sozial oder kulturell begründet (siehe auch Tab. 1). Aus heutiger Sicht sind die mit Abstand wichtigsten Faktoren der Entstehung und Entwicklung von Siedlungen Lagegunst und Erreichbarkeit. Es stellen sich deshalb einige Fragen zur Konzeptionierung und Lenkung des heutigen Verkehrs und den damit verbundenen Einflüssen auf unsere Regionen im Zusammenhang mit deren Entwicklung und deren Stati.

| **Faktoren** | **Beispiele** |
|---|---|
| Räumliche Faktoren | Lagegunst, Schutz, Erreichbarkeit, Infrastruktur, Ressourcen |
| Politische Faktoren | Machtsicherung, Verwaltungsfunktionen |
| Wirtschaftliche Faktoren | Kapital, Steuerungs- und Kontrollfunktionen, Produktion, Handel, Dienstleistungen, Konzentration von Wissen |
| Demografische Faktoren | Zuzüge, Fortzüge, Geburten, Todesfälle |
| Soziale Faktoren | Schutz für Minderheiten |
| Kulturelle Faktoren | Religiöse und Kulturstätten |
| Sonstige Faktoren | Zerstörung durch Kriege, Brände, Erdbeben |

Tabelle 1, Information der Tabelle aus: Urbane Räume, Wolf Gaebe, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, ISBN 3-8252-2511-9

Als erster Schritt und im Zusammenhang mit dieser Interpellation wird vom Solothurner Regierungsrat ein klares Bekenntnis zu seiner aktuellen Entwicklungsstrategie für die Regionen erwartet (falls vorhanden). Falls sich diese als annehmbar erweist, können auf deren Basis diverse Massnahmen eingeleitet werden.

1. Wird die Entwicklung von Gebieten und Regionen des Kantons Solothurn aufgrund der Verkehrsplanung vom Regierungsrat gezielt gefördert? Wenn ja, wie sehen diesbezüglich die aktuellen Vorgänge aus? Wenn nein, wie begründet der Regierungsrat seine passive Haltung?

2. Gibt es dazu geografische Karten mit entsprechenden Entwicklungsgebieten? Wenn ja, bitte anhängen.

3. Welche Gebiete des Kantons Solothurn gehören welchen Entwicklungsstati an?

4. Was unternimmt der Kanton Solothurn um eine angemessene verkehrstechnische Erschliessung der einzelnen Regionen nachhaltig zu gewährleisten?

5. Welche verkehrstechnischen Planungen unternimmt die Solothurnische Regierung gegen eine emotionale Entfremdung der Amtei Schwarzbubenland, aufgrund der immer besser werdenden Anbindung der Region an das Baselbiet?

6. Findet die Solothurner Regierung die verkehrstechnische Erreichbarkeit des Schwarzbubenlandes mit dem südlichen Kantonsteil ausreichend? Wie könnte diesbezüglich eine Verbesserung erfolgen?

7. Was hält die Regierung von einer Verbindung der beiden Kantonsteile (Nord - Süd) durch einen Basistunnel?

## 2. Begründung (Vorstosstext)

## 3. Stellungnahme des Regierungsrates

### 3.1 Zu Frage 1

Ja. Die Strategie des Regierungsrates stützt sich dabei vor allem auf den kantonalen Richtplan 2000 und das verkehrspolitische Leitbild (RRB Nr. 2004/1789 vom 30. August 2004) ab, welches der Kantonsrat zur Kenntnis genommen hat. Dieses hat u.a. zum Ziel, die Grunderschliessung durch den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr in allen Regionen des Kantons und für alle Bevölkerungsgruppen sowie für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse zu sichern. Speziell zu fördern ist die Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen. Der Richtplan 2000, welcher zur Zeit einer Gesamtrevision unterzogen wird, legt speziell zu fördernde "Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung" fest, deren Erschliessungsgunst auch durch aktuelle Verkehrsprojekte wie beispielsweise der Ausbau des Bahnhofs Dornach-Arlesheim gefördert wird.

### 3.2 Zu Frage 2

Die interaktive Karte des Richtplans 2000 (Stand 1. Januar 2009) mit der Bezeichnung von Entwicklungsgebieten von überörtlicher Bedeutung sowie der Richtplantext mit der Bezeichnung von Wirtschaftsräumen von kantonaler Bedeutung können auf der Homepage des Amtes für Raumplanung (www.arp.so.ch) heruntergeladen oder in gedruckter Fassung beim Amt für Raumplanung gratis bezogen werden.

### 3.3 Zu Frage 3

Entsprechend der Tatsache, dass nicht alle Gebiete des Kantons Solothurn aus verschiedenen Gründen die gleichen Entwicklungsvoraussetzungen haben, wurden den Solothurnischen Gemeinden unterschiedliche Entwicklungskategorien zugeordnet. Diese finden sich ebenfalls im Richtplantext in Kapitel 1.2 ("Umsetzung des Strukturkonzeptes") und werden derzeit im Zusammenhang mit der Erarbeitung des neuen Raumentwicklungskonzeptes des Kantons Solothurn überarbeitet.

### 3.4 Zu Frage 4

Entsprechend dem Verkehrspolitischen Leitbild sind dazu wichtige Lösungsansätze: Gesamtverkehrs- und Umfahrungsprojekte planen, projektieren und realisieren, Agglomerationsprogramme fördern und umsetzen, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) vorab in den Agglomerationen fördern, die Koordination der Verkehrsträger sicherstellen, das Velowegnetz für den Alltagsverkehr vervollständigen sowie Langsamverkehrs-Infrastrukturen an den öV-Knoten realisieren. Daraus ergeben sich konkrete Verkehrsprojekte, welche in den entsprechenden Mehrjahresprogrammen "Verkehr" jeweils dem Kantonsrat zur Beschlussfassung beantragt werden.

3.5 Zu Frage 5

Wir stellen fest, dass der schnellste Weg in den südlich des Juras gelegenen Kantonsteil für viele Bewohner des Schwarzbubenlandes bereits heute über die H18 und die Nationalstrassen A2 und A1/A5 führt. Die Passwangstrasse hat für das heutige Verkehrsaufkommen einen genügenden Standard. Bei den übergeordneten Planungen, z.B. Umfahrung Laufen oder Anschluss Aesch an die H18, sind wir aktiv vertreten.

Nicht zu vernachlässigen sind die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr, welche als sehr attraktiv bezeichnet werden können.

3.6 Zu Frage 6

Die verkehrstechnische Erreichbarkeit - insbesondere über die A1 und A2 - erachten wir als ausreichend. Diese wird weiter verbessert, sobald der Belchentunnel über den notwendigen Sanierungsstollen verfügt. Weitere punktuelle Verbesserungen, wie z.B. die Umfahrung Klus als Zubringer zur Passwangstrasse, sind vorgesehen.

3.7 Zu Frage 7

Ein solcher Basistunnel war bereits in den 70er-Jahren Gegenstand politischer Diskussionen. Die Idee wurde in der Folge aufgegeben. So erstrebenswert eine solche Verbindung insbesondere staatspolitisch wäre, so wenig ist sie sachlich vertretbar: Verkehrspolitisch ist ein solcher Basistunnel, das zeigen unsere Antworten auf die vorangehenden Fragen, nicht zu begründen. Aber auch raumplanerische sowie ökologische und nicht zuletzt finanzpolitische Überlegungen (Kosten-Nutzenverhältnis) sprechen dagegen.

Andreas Eng
Staatsschreiber

**Verteiler**

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