

TV-3 Kantonsstrassen

3.2 Bauvorhaben

A. Ausgangslage / Festsetzung

Solothurn, Entlastung West

Die Bedeutung der Westtangente für die Entlastung der Stadt Solothurn und für die Durchsetzung der Umweltanliegen ist grundsätzlich anerkannt. In der Studie «Verkehrssituation Solothurn – wie weiter» wird aufgezeigt, dass die A5 ohne Westtangente für die Stadt keine wesentliche Entlastung bringt. Das ursprüngliche Projekt der Westtangente wurde ab 1990 überarbeitet. Die Schliessung der Wengibrücke für den MIV sowie flankierende Massnahmen sind in das neue Projekt integriert worden. Der Bundesrat hat sich 1995 für die Aufnahme der Westtangente in das schweizerische Hauptstrassennetz ausgesprochen.

Ohne Westtangente keine
Entlastung

Entlastung Region Olten

Der Regierungsrat genehmigte am 28. Juni 1994 den Verkehrsrichtplan Olten/ Gös-gen/Gäu. Damit war die Basis für die Weiterbearbeitung der Verkehrsprojekte in der Region Olten gegeben. Das heute vorliegende Gesamtverkehrsprojekt Olten baut auf dem genehmigten Verkehrsrichtplan auf und berücksichtigt die folgenden wichtigsten Schlussfolgerungen:

Entlastungsstrassen sowie
flankierende Massnahmen

- Die Entlastung der bestehenden Hauptverkehrsstrasse im Bereich Olten-West und Wangen ist nur möglich, wenn neue Entlastungsstrassen gebaut werden.
- Entlastungsstrassen dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn gleichzeitig flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz verwirklicht werden. Die Konzeptideen zur Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs in der Stadt Olten und des Ostastes in Richtung Starrkirch-Wil sind weiterzuverfolgen. In Winznau sind auf der Hauptstrasse Umbaumasnahmen vorzusehen.
- Damit der rege Busverkehr zuverlässig und pünktlich betrieben werden kann, sind die bestehenden Hauptverkehrsstrassen, die gleichzeitig Träger des Busverkehrs sind, nachhaltig zu entlasten.
- Die in den Objektblättern des Verkehrsrichtplanes aufgeführten Massnahmen zur Förderung des Zweirad- und Fussgängerverkehrs sind bei der Ausarbeitung des Gesamtverkehrsprojektes zu berücksichtigen.

Ortskernumfahrung Schönenwerd

Die Ortskernumfahrung Schönenwerd dient der Erschliessung einer künftigen Mischzone (Wohnen/Gewerbe/Dienstleistungen) zwischen der Oltnen- und der Bahnhofstrasse. Durch den Bau der Umfahrung soll primär der Dorfkern vom starken Durchgangsverkehr entlastet werden. Die planerischen Voraussetzungen sind mit der Ortsplanungsrevision zu koordinieren. Die Realisierbarkeit ist durch verschiedene Studien nachgewiesen

Neuerschliessung durch Ortsum-
fahrung

Ortskernumfahrung Klus

Die Verkehrsbelastung in der Klus hat in den letzten Jahren überproportional zugenommen. Diese überdurchschnittliche Zunahme ist teilweise mit den Arbeitsplatzverlusten im Thal zu erklären. Das hat den Wegpendleranteil markant gesteigert. Dies führt in Spitzenzeiten regelmässig zu Staus. Die geplante Entlastungsstrasse führt zu einer geringfügigen Erhöhung der Kapazität und soll die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlasten (Wegfall Niveauübergang Thalbrücke, kein Ausbau der Transjurane).

Entlastung für die Wohngebiete

Anschluss Dornach/Aesch an die H18

Das Kernstück des Projekts Anschluss Dornach/Aesch an die H18 ist eine neue Strassenverbindung vom Bruggweg in Dornach durch das Industrie- und Gewerbegebiet „Widen“ über die Birs bis zur Dornacherstrasse in Aesch. Weitere Projektbestandteile sind der Industriebügel, welcher die Erschliessung des Industriegebiets Dornach und des Gewerbegebiets in Aesch ermöglicht, sowie flankierende Massnahmen in Dornach auf der Ortsdurchfahrt (Dornachbrugg). Damit kann eine direkte Anbindung zum geplanten Vollanschluss an die H18 in Aesch geschaffen und die Industriegebiete der Gemeinden Dornach und Aesch können besser erschlossen werden.

Beschlüsse

Kantonsstrassen-Bauvorhaben

(Abstimmungskategorie: Festsetzung): An der Realisierung der räumlich aufeinander abgestimmten Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Zu diesem Zweck werden die nachfolgenden Vorhaben festgesetzt:

Vorhaben	Planquadrat
Entlastung West, Solothurn: Anschluss A5/ Bürenstrasse bis Bielstrasse/Weissensteinstrasse	D8
Bemerkungen: Die Stadt Solothurn koordiniert ihre Ortsplanung mit der geplanten Strassenführung. Sie achtet darauf, dass keine Wohngebiete tangiert und die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration sinnvoll angeschlossen werden. Der Kanton sorgt für die Redimensionierung der Ortsdurchfahrten auf der T5 sowie der Umfahrungstrasse der Solothurner Altstadt.	
Entlastung Region Olten	I5/J5
Bemerkungen: Die Bestvariante für den West-Ost-Verkehr umfasst den Umbau der bestehenden Hauptstrasse T5 Hägendorf bis westlich Wangen, Winznau sowie Olten-Ost bis Starrkirch-Wil und den Neubau der Entlastungsstrassen von Olten-West (Aareübergang) und Wangen mit entsprechenden flankierenden Massnahmen.	
Ortskernumfahrung Schönenwerd	K4
Bemerkungen: Neue zweistreifige Hauptverkehrsstrasse von der Aarauerstrasse (T5) – Bereich Postweg – zur Gösgerstrasse via Trasse der Bahnhofstrasse zur Olte-	

Siehe Richtplan-Karte

TV-3.2.1

TV-3.2.2

TV-3.2.3

nerstrasse (T5).

Ortskernumfahrung Klus F6

TV-3.2.4

Bemerkungen: Die Ortskernumfahrung Klus (Balsthal) sieht eine Umfahrung des Städtchens Klus auf der Westseite des Von-Roll-Areals vor, mit flankierenden Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt.

Anschluss Dornach/Aesch an die H18..... E2

TV-3.2.5

Bemerkungen: Die Variante Weidenstrasse mit Anbindung an den Bruggweg bei der bestehenden Weidenstrasse (inkl. flankierende Massnahmen) wird weiterbearbeitet. Die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung werden geprüft und im Rahmen der nachfolgenden Planungs- und Projektierungsphasen gegebenenfalls berücksichtigt. Dabei wird den Bedürfnissen des Langsamverkehrs eine besondere Bedeutung zugemessen. Weiter ist der Standort für eine potenzielle Bahnhofstelle „Dornach Öpfelsee“ freizuhalten. Der Kanton koordiniert das Vorhaben mit dem Kanton Basel-Landschaft.

A. Ausgangslage / Zwischenergebnis

Ortskernumfahrung Grenchen und neue Verbindungsstrasse T5/A5

Mit der Realisierung der A5 wird die Stadt Grenchen vom Ost-West-Verkehr entlastet. Der neue Anschluss an der Archstrasse führt zu einer Zunahme des Nord-Süd-Verkehrs. Um den Ortskern zu entlasten, ist der Nord-Süd-Verkehr durch geeignete flankierende Massnahmen auf die dafür vorgesehenen Strassen zu leiten (Schlachthausstrasse, Neckarsulmstrasse).

Flankierende Massnahmen zur Entlastung des Zentrums

Der Anschluss Grenchen muss sowohl den Regionalflugplatz als auch die Industriezone Grenchen/Bettlach zweckmässig erschliessen. Dabei sind die bestehenden Wohngebiete möglichst zu schonen.

Ausbau der Industriestrasse Egerkingen

Die Standortgunst der Industrie- und Gewerbezone im Gäu ist überdurchschnittlich. Die Verkehrserschliessung der Industriezone ist grundsätzlich Gemeindefache. Sie erfolgt in der Regel über kantonale Ortsverbindungsstrassen. In Egerkingen führt die Erschliessung über die Industriestrasse (Gemeindefache). Mit der Überbauung der Industriezone nehmen die Verkehrsbelastungen sowie die Immissionen zu.

Mehrbelastung durch Industrie-Ansiedlung

Beschlüsse

Kantonsstrassen-Bauvorhaben

An der Weiterbearbeitung der räumlich noch nicht abgestimmten Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Zu diesem Zweck werden die nachfolgenden Vorhaben aufgenommen:

Vorhaben

Planquadrat

**Anschluss A5, Grenchen (Zwischenergebnis):
Neckarsulmstrasse und Schlachthausstrasse**

B8/B9

TV-3.2.6

Bemerkungen: Der Kanton legt gemeinsam mit der Stadt Grenchen die Linienführung für die neuen Verbindungsstrassen fest. Dabei sind die Randbedingungen aus der Ortsplanungsrevision (Erschliessung der künftigen Industriezone) zu berücksichtigen. Gleichzeitig stellen der Kanton und die Gemeinde flankierende Massnahmen im entlasteten Innerortsbereich sicher.

Ausbau der Industriestrasse Egerkingen (Festsetzung):

H5

TV-3.2.7

Bemerkungen: Aufwertung und Ausbau der Industriestrasse Egerkingen; Unterbindung des Durchgangs-Lastwagenverkehrs auf der Achse Bahnhofstrasse Egerkingen und Entlastung der T5.