IIIIII KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 4. Mai 2010

Nr. 2010/811
KR.Nr. A 187/2009 (BJD)

Auftrag überparteilich: ERO-Vollendung und Erschliessung des Nieder- und Gösgeramtes zum Bahnhof Olten (03.11.2009)
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, zur Entlastung der Kantonsstrasse (Dulliken-Starrkirch-Postplatz in Olten) und der angrenzenden Wohnquartiere, eine „direkte" Strassenverbindung vom Dulliker-Kreisel, Industriequartier Hasli, Bahnhof Olten, zum ERO-Kreisel zu prüfen.

2. Begründung

Im Jahre 2013 sollte die ERO eröffnet werden. Der ERO-Kreisel, oder „Säli-Kreisel", auf der Aarburgerstrasse (Kantonsstrasse) wird der Knotenpunkt werden.

Die Rückstaus auf der Aarburgerstrasse sind aber schon heute, während der Stosszeiten, beachtlich.

Ihre Überlastung wird mit der ERO-Vollendung zunehmen. Im Weiteren sind auf dem angrenzenden privaten Areal grössere Bauprojekte (FHNW, „Turm zu Olten", etc.) geplant und dessen Erschliessung erfolgt über die Sälistrasse auch in den ERO-Kreisel.

Und mit der Überbauung des nördlichen „Lokiareals", wird die Achse Bahnhofplatz-Postplatz-ERO-Kreisel zum Verkehrstrichter für Olten und den ganzen östlichen Kantonsteil. Der Verkehr in Olten wird kollabieren. Der Rückstau auf den einmündenden Strassen wird zur Belastung für die angrenzenden Wohnquartiere.

Wir sind im Grunde genommen nicht viel weiter als heute. Nein, noch schlimmer, durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den alten Kantonsstrassen in Olten, die sich kumulativ auswirken, wird das ganze Niederamt und das Gösgeramt in Richtung Westen abgeschnitten.

Ein normaler Verkehrsfluss wird nicht mehr möglich. Viele Benützer des öffentlichen Verkehrs kommen nicht mehr rechtzeitig und in einer angemessenen Zeit zum Bahnhof Olten. Vom privaten Verkehr ganz zu schweigen. Das kann es doch nicht sein!

Die verkehrstechnischen (SBB) und baulichen (z.B. Tunnelung des Hardwaldes) Schwierigkeiten, wie auch die finanziellen Kosten, der zu prüfenden Entlastungsstrasse werden sicher eine grosse Herausforderung werden.

Aber es kann sicher nicht im Interesse des Kantons sein, dass durch die unvollendete ERO-Planung die Stadt Olten und der ganze östliche Kantonsteil, immerhin mit dem besten Steuersubstrat, verkehrstechnisch kollabieren.

Die Staugeduld der privaten und juristischen Steuerzahler wurden schon jahrzehntelang strapaziert. Wollen Olten und seine östliche Region (z.B. Dulliken) für alle, nicht nur für die guten, Steuerzahler attraktiv bleiben und werden, muss das Verkehrsproblem in Olten endlich umfassend gelöst werden.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Grundsätzliches zum Gesamtverkehrsprojekt „Entlastung Region Olten"

Die im Bau befindliche ERO ist bekanntlich das Ergebnis einer jahrzehntelangen politischen Diskussion und eines langen Planungsprozesses. Sie ist vom Regierungsrat nach umfangreichen planungs- und umweltrechtlichen Verfahren als „Gesamtverkehrsprojekt" am 8. Januar 2008 genehmigt worden. Diese Genehmigung ist vom Verwaltungsgericht unter Abweisung verschiedener Beschwerden bestätigt worden. Damit ist erhellt, dass das Gesamtverkehrsprojekt als solches in sich geschlossen, recht- und zweckmässig ist und alle verkehrspolitischen Aspekte der Region berücksichtigt sind. Die Richtigkeit dieser Beurteilung wird dadurch unterstrichen, dass die ERO als eines von wenigen Strassenprojekten der ganzen Schweiz in den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds (SR 725.13) als dringliches und baureifes Projekt aufgenommen wurde. Vor diesem Hintergrund sind Aussagen im Vorstoss, die ERO sei eine „unvollendete Planung", man sei „nicht viel weiter als heute", „das Verkehrsproblem in Olten müsse endlich umfassend gelöst werden", 2 Jahre nach Genehmigung und Baubeginn und 3 ½ Jahre vor Fertigstellung sachlich und rechtlich nicht haltbar und verkehrspolitisch nicht opportun. Der Vorstoss ist geprägt von der vereinfachten Annahme, zusätzliche Strassen könnten alle Verkehrsprobleme lösen.

Die ERO berücksichtigt die Anliegen aller Verkehrsteilnehmer, ohne dass dabei eine Problemverlagerung stattfindet oder neue Probleme geschaffen werden. Die Planung durfte sich nicht nur am Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs orientieren, sondern musste Lösungen innerhalb bestehender Grenzen aufzeigen, wie die zukünftigen Bedürfnisse erfüllt werden können (angebotsorientierte Verkehrsplanung; vgl. dazu Entlastung Region Olten Botschaft und Entwurf des Regierungsrates an den Kantonsrat von Solothurn vom 14. August 2001, RRB Nr. 1594).

Der im vorliegenden Auftrag gemachte Vorschlag ist keineswegs neu und greift eine konzeptionelle Lösung auf, welche bereits Bestandteil des Verkehrsrichtplanes Olten - Gösgen - Gäu aus dem Jahre 1993 war. In diesem wurde ein Ostast für den West-Ost-Verkehr zwischen Olten und Starrkirch-Wil vorgeschlagen. Im erwähnten Planungsprozess der ERO wurde die Zweckmässigkeit einer entsprechenden Tunnellösung zwischen der Aare und Starrkirch-Wil untersucht. Modellsimulationen haben gezeigt, dass die Zweckmässigkeit u.a. aus folgendem Grund nicht gegeben ist: Eine entsprechende Tunnellösung würde zu einer massgebenden Attraktivitätssteigerung des Verkehrskorridors Olten - Niederamt/Gösgeramt und damit zu einer negativen grossräumigen Verkehrsumlagerung führen. Dieser Mehrverkehr würde die Knoten im Bereich des Bahnhofplatzes und der neuen Aarebrücke (Säli-Kreisel) zusätzlich belasten. Die mit dem vorliegenden Auftrag vorgeschlagene „Lösung" ist somit aufgrund der Resultate früherer Abklärungen und übergeordneter verkehrspolitischer Überlegungen zu verwerfen.

Bestandteil des Gesamtverkehrsprojektes „Entlastung Region Olten“ ist ein umfassendes Massnahmenbündel, welches neben der Entlastungsstrasse auch Umgestaltungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen umfasst. Eine detailliertere Betrachtung der Wirkung dieses Massnahmenbündels zeigt auf, dass die angeführten Befürchtungen unbegründet sind:

Heute beträgt im Bereich Bahnhofbrücke/Bahnhofplatz in Olten die Verkehrsbelastung rund 29'000 Fahrzeuge pro Tag, im Abschnitt Bahnhofplatz/Postplatz sogar 31'600 Fahrzeuge pro Tag. Dies entspricht den höchsten Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz von Olten. Damit verbunden sind die bekannten Verkehrsstaus und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs. Mit Inbetriebnahme der ERO (2013) kann der Verkehr hier um 40 bis 45 Prozent auf 15'700 Fahrzeuge pro Tag (Bahnhofbrücke) bzw. 19'000 Fahrzeuge pro Tag (Abschnitt Bahnhofplatz/Postplatz, Bahnhofquai) reduziert werden. Auf der städtischen Hauptachse (Bahnhofbrücke - Froburgstrasse - Ziegelfeldstrasse - Solothurnstrasse) wird nach der Eröffnung der ERO ein Verkehrsrückgang von ebenfalls 45 bis 50 Prozent resultieren.

Auf dem Abschnitt Postplatz - Säli-Kreisel ist die Entlastungswirkung durch die ERO in der Tat geringer. Aber auch hier kann gemäss den durchgeführten Prognoserechnungen gegenüber dem Zustand ohne ERO eine leichte Verkehrsreduktion erzielt werden. Bei dieser Prognose sind die im Auftrag angeführten Entwicklungsschwerpunkte (u.a. FHNW, „Lokiareal“) berücksichtigt.

Die Verkehrsqualität und Sicherheit auf dem Abschnitt Postplatz - Säli-Kreisel können mit baulichen (z.B. neue Bus- und Velospur) und betrieblichen Massnahmen (Verkehrsmanagement) zusätzlich verbessert werden.

Mit den im Rahmen des Projekts ERO beschlossenen Umgestaltungsmassnahmen wird der Verkehr zudem auf sämtlichen Achsen verstetigt und mit den zusätzlichen Verkehrsmanagementmassnahmen gezielt gesteuert. Der öffentliche Verkehr kann durch Busspriorisierung an den Lichtsignalanlagen sowie durch Busspuren beschleunigt werden. Die Busse werden in Zukunft - entgegen den geäusserten Befürchtungen - den Bahnhof pünktlicher erreichen und die Anschlüsse können besser gewährleistet werden.

Die erwähnten Umgestaltungsmassnahmen auf der Aarauerstrasse wirken sich somit nicht - wie befürchtet - negativ auf den Individualverkehr aus, sondern führen zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität.

3.2 Unterirdische Verbindung (Bypass) Sälistrasse - Unterführungsstrasse

Der Abschnitt Postplatz - Säli-Kreisel wird auch nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse - wie im Auftrag richtig festgestellt - an seine Leistungsgrenze stossen. Dies im Gegensatz zu der Achse Bahnhofbrücke / Bahnhofquai, welche durch die Entlastungsstrasse eine deutliche Verkehrsreduktion erfährt. Es stellt sich deshalb in der Tat die Frage, ob und wie die Hauptverkehrsachse im Bereich Postplatz - Säli-Kreisel entlastet werden kann, ohne dass dabei das Gesamtkonzept der ERO in Frage gestellt wird. Vielmehr geht es um ein lokales Problem.

Erste Abklärungen haben gezeigt, dass eine unterirdische Verbindung (Bypass) zwischen dem Säli-Kreisel und der Unterführungsstrasse zu einer deutlichen Entlastung des Abschnittes Postplatz - Säli-Kreisel führen würde. Ein solcher Bypass ist grundsätzlich realisierbar. Jedoch wäre dabei mit lo-

kalen Problemverlagerungen zu rechnen. Die Kosten für eine solche Lösung würden indessen deutlich unter denjenigen der vorgeschlagenen, neuen Strassenverbindung liegen.

Dieser Lösungsansatz kann im Falle, dass auf dem Abschnitt Postplatz - Säli-Kreisel auch nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse wirklich eine ungenügende Verkehrsqualität vorherrscht, durchaus weiterverfolgt werden.

3.3 Direkte Strassenverbindung Dulliker-Kreisel - Industriequartier - Hasli - Bahnhof Olten - Säli-Kreisel

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der bautechnischen Aspekte haben wir eine mögliche Linienführung der vorgeschlagenen Strassenverbindung untersucht. Als Ergebnis resultiert eine Linienführung, welche eine Gesamtlänge von 2'150 Meter aufweist. Die Strasse verläuft vom Dulliker-Kreisel Richtung Industrie Nord (Grundstrasse) bis zur Bahnunterführung, weiter parallel zum SBB-Areal Richtung Westen - davon 680 Meter in einem Tunnel (Bereich Hardwald) mit Unterquerung des Bahntrassees im Gebiet Hasli - und schliesst via Hasli- und Industriestrasse an die Gösgerstrasse an. Diese Strassenverbindung ist bautechnisch machbar, stellt aber eine grosse Herausforderung dar. So ist die Querung des SBB-Areals bautechnisch sehr heikel und der Tunnel im Untertagbau sehr kostenintensiv. Einzelne Gebäude müssten der Strasse weichen. Insgesamt müsste mit Kosten von über 100 Mio. Franken gerechnet werden.

Diese Strassenverbindung würde jedoch - analog zum im Verkehrsrichtplan Olten-Gösgen-Gäu aufgeführten Ostast - grossräumig unerwünschten Mehrverkehr anziehen. Damit werden die Achse Gösgerstrasse - Säli-Kreisel und somit der Bahnhofplatz und die Kantonsstrasse von Dulliken Richtung Aarau wieder stärker belastet. Mit der neuen Strassenverbindung würde auch ein zusätzlicher Druck auf die Achse Trimbacherbrücke - Brückenstrasse - Baslerstrasse und die angrenzenden Quartiere sowie die Achse Bahnhofbrücke - Froburgstrasse - Ziegelfeldstrasse entstehen.

Die vorgeschlagene Lösung widerspricht somit klar den Zielsetzungen der angebotsorientierten Verkehrsplanung, welche der Konzeption der ERO zugrunde liegt. Insbesondere würden die mit der ERO angestrebte Entlastungswirkung des Oltner Zentrums zum Teil wieder zunichte gemacht und sogar neue Probleme geschaffen.

Es muss somit davon ausgegangen werden, dass für die vorgeschlagene Strassenverbindung ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis resultieren würde und die vom Gesetz geforderte Zweckmässigkeit nicht gegeben wäre.

3.4 Auswirkung auf die Entwicklung des Strassenbaufonds

Die mit der Realisierung der Gesamtverkehrsprojekte Solothurn und Olten verbundene Verschuldung des Strassenbaufonds wird bis in das Jahr 2014 auf rund 97 Mio. Franken ansteigen. Die Verschuldung wird voraussichtlich erst bis im Jahr 2022 abgetragen werden können. Eine Realisierung der vorgeschlagenen, neuen Strassenverbindung würde jedoch zu einer zusätzlichen Fondsverschuldung von mindestens 75 Mio. Franken führen.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (PH/ke/ga)
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat