

Regierungsratsbeschluss

vom 26. Mai 2020

Nr. 2020/793

KR.Nr. I 0021/2020 (BJD)

Interpellation Markus Ammann (SP, Olten): Werden die richtigen Prioritäten bei der Beseitigung von Verkehrsgpässen im Kanton Solothurn gesetzt? Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Verkehrsgpässe und Stau führen zu Lebenszeitverlust und verteuern Arbeit und Produkte. Strukturelle Minderungsmaßnahmen (z.B. geeignete Raum- und Verkehrsplanung oder Bau-massnahmen), aber auch persönliche Entscheidungen und Verantwortung können einen Betrag an die Reduktion dieser «Verluste» leisten. Die Auslegung jeder Infrastruktur auf die maximal notwendige Kapazität ist aber volkswirtschaftlich fragwürdig.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchen Strassenabschnitten im Kanton Solothurn (oder angrenzenden, durch den Kanton Solothurn verursachten) treten regelmässig relevante Verzögerungen durch Verkehrsstau (Stau oder stockender Verkehr) auf (inkl. DTV z.B. Mo-Fr/Sa-So)?
2. Wie häufig tritt der jeweilige Verkehrsstau auf, wie lange dauert dieser zeitlich und wie lange dauert die durchschnittliche Verlustzeit für den einzelnen Verkehrsteilnehmer?
3. Welche Gründe sind für den jeweiligen Verkehrsstau verantwortlich?
4. Welche Verlustzeiten hält der Kanton für zumutbar? Wie stehen diese im Verhältnis zu anderen Stauregionen in der Schweiz (z.B. A1, Basel, Lausanne/Genf, Zürich)?
5. Wie wird die künftige Verkehrszunahme eingeschätzt? Wo ist die grösste Zunahme zu erwarten, und wo liegen daher die dringendsten Prioritäten für Verkehrsentslastungen?
6. Welche grösseren Strassenverkehrsprojekte sind - zur Reduktion dieser Verlustzeiten - bereits geplant und welche werden in den nächsten Jahren noch dazukommen? Mit welchem konkreten Ziel hinsichtlich Verkehrsstau und mit welchem Aufwand? Wie sieht das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?
7. Berücksichtigt die heutige kantonale Raumplanung die verkehrstechnischen Herausforderungen (Mobilität durch Zersiedelung) bereits genügend? Und: Wie berücksichtigt die Raumplanung die Anforderungen an eine möglichst geringe und effiziente zukünftige Mobilität?
8. Der Erfolg multimodaler Verkehrsmodelle hängt stark von der Verfügbarkeit geeigneter Standorte für andere Verkehrsträger ab (z.B. Park-and-Ride, Velo-Parkplätze, La-destationen etc.). Haben wir dafür genügend Raum bzw. sind die notwendigen raum-planerischen Voraussetzungen an den richtigen Orten dafür gegeben? Werden solche

und ähnliche Massnahmen (ausserhalb von Strassenraumvergrösserungen) bei der Planung von Strassenentlastungsprojekten berücksichtigt?

9. Wie beurteilt der Regierungsrat die Angebotstheorie: Je mehr (und grössere) Strassen gebaut werden, desto mehr Verkehr wird erzeugt?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die gestellten Fragen geben uns die Möglichkeit, differenziert auf - die eingangs als Vorwurf an uns erkennbare - Hypothese, wonach die Dimensionierung der (Strassen-)Infrastruktur auf die maximal notwendige Kapazität nicht sinnvoll sei, zu antworten.

Die Gestaltung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur ist in erster Linie ein Resultat einer Interessenabwägung. Im Rahmen dieses vielschichtigen Prozesses, welcher im rechtlichen Rahmen des Bundes sowie des Kantons stattfindet, wird die Befriedigung der Verkehrsnachfrage mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen abgestimmt. Dabei beschränken wir den Ressourcenbegriff nicht bloss auf den monetären Aspekt, sondern auch auf Umweltgüter.

In diesen anspruchsvollen Prozessen lassen wir uns einerseits von verkehrsökonomischen und verkehrstechnischen Fakten und der im Richtplan verankerten 3V-Strategie («Verkehr verlagern», «Verkehr vermeiden», «Verkehr verträglich gestalten») leiten. Andererseits verfolgen wir das Verfassungsziel, «den Kanton in seiner kulturellen und regionalen Vielfalt zu erhalten und (...) zu festigen». Schliesslich gilt es sowohl für die übergeordneten sowie auch für die projektbezogenen Planungen politische Mehrheiten zu finden.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Auf welchen Strassenabschnitten im Kanton Solothurn (oder angrenzenden, durch den Kanton Solothurn verursachten) treten regelmässig relevante Verzögerungen durch Verkehrsstau (Stau oder stockender Verkehr) auf (inkl. DTV z.B. Mo-Fr/Sa-So)?

Im Kanton Solothurn treten Verkehrsstaus in unterschiedlichem Ausmass hauptsächlich auf den regionalen Verbindungs- und Zubringerachsen, auf städtischen Einfallsachsen sowie auf den Zufahrten zu regionalen Verkehrsknoten auf. Ebenso kommt es auf der Nationalstrasse A1 sowie in den Schnittstellen zwischen der Nationalstrasse A1 resp. A5 und dem Kantonsstrassennetz zu regelmässigen Verkehrsbehinderungen. Zeitlich konzentrieren sich diese Staus und die damit verbundenen Verzögerungen auf die Hauptverkehrszeiten. Auf der Nationalstrasse A1 herrschen auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten regelmässig prekäre Verkehrsverhältnisse.

Verkehrsbehinderungen sind insbesondere auf folgenden Strassenabschnitten festzustellen (Aufzählung nicht abschliessend):

Raum Grenchen

- Autobahnanschluss A5 - Grenchen
- Archstrasse, Breitling-Kreisel

- Flughafenstrasse

Raum Solothurn / Wasseramt

- Autobahnanschluss A5 - Solothurn West
- Solothurn: Entlastung West (SEW), Jumbo Kreisel
- Solothurn / Bellach: Bielstrasse
- Solothurn / Langendorf: Weissensteinstrasse
- Solothurn / Zuchwil: Luzernstrasse
- Solothurn: Rötibrücke, Kreisel Baseltor, Bahnhofplatz
- Zuchwil: Nord-Süd-Strasse, Hauptstrasse
- Derendingen: Luzernstrasse, Hauptstrasse, Kreuzplatz
- Biberist: Solothurnstrasse, Bernstrasse, Kreisel St. Urs

Raum Oensingen / Thal

- Autobahnanschluss A1 - Oensingen
- Oensingen: Autobahnzubringer, Äussere Klus
- Klus-Balsthal: Solothurnstrasse

Raum Egerkingen / Gäu

- Autobahnanschluss A2 - Egerkingen
- Hägendorf / Rickenbach: Oltnerstrasse

Raum Olten / Niederamt

- Olten: Aarburgerstrasse, Gösgerstrasse, Aarauerstrasse
- Entlastung Region Olten (ERO), Knoten Rötzmatt, Sälikreisel
- Schönenwerd: Oltnerstrasse

Raum Dornach

- Autobahnanschluss A18 - Reinach Süd
- Dornachbrugg.

Nachfolgend sind für ausgewählte Strassenabschnitte der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sowie der Wochenendverkehr (Sa - So) aufgeführt. Wie aus den Kennzahlen zu entnehmen ist, wird am Wochenende das kantonale Strassennetz deutlich weniger beansprucht. Die Daten stammen aus automatischen Verkehrszählstellen (AVZ) oder aus Verkehrszählungen (VZ).

Grenchen, Archstrasse (A5 - Anschluss Grenchen - Breitling-Kreisel): AVZ 2019

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 23'832 Fz / Tag (100 %)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 13'252 Fz / Tag (55.6 %)

Solothurn, Solothurn Entlastung West (Lackenhof - Kreisel Bielstrasse): AVZ 2019

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 31'054 Fz / Tag (100 %)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 16'097 Fz / Tag (51.8 %)

Oensingen, Äussere Klus (Solothurnerstrasse): AVZ 2018

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 21'920 Fz / Tag (100 %)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 14'329 Fz / Tag (65.3 %)

A1, Autobahn (Gunzgen): AVZ 2017

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 97'769 Fz / Tag (100 %)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 83'507 Fz / Tag (85.4 %)

Aarburg / Olten, Aarburgerstrasse (Süd-Arm Sälikreisel): VZ 2015

- Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo - Fr): 25'903 Fz / Tag (100 %)
- Wochenendverkehr (Sa - So): 18'092 Fz / Tag (69.8 %)

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie häufig tritt der jeweilige Verkehrsstau auf, wie lange dauert dieser zeitlich und wie lange dauert die durchschnittliche Verlustzeit für den einzelnen Verkehrsteilnehmer?

Ein Verkehrsstau kann zeitlich nicht exakt eingegrenzt werden. Die Übergänge zwischen stockendem Kolonnenverkehr zu zähfliessendem oder stehendem Verkehr sind unscharf. An Arbeitstagen treten jedoch täglich an den neuralgischen Punkten Rückstaubildungen auf. Während der Morgenspitze bilden sich Verkehrsstaus vor allem zwischen 6:45 Uhr und 8:15 Uhr, in der Abendspitze zwischen 16:30 Uhr und 18:00 Uhr. Die Dauer der Verkehrsspitzen ist hingegen im Kanton Solothurn kürzer als in grösseren Agglomerationsräumen wie Zürich, Bern oder Basel.

Für die Analyse des Verkehrsgeschehens werden umfangreiche anonymisierte Datensammlungen aus Navigationsinstrumenten verwendet. Basierend auf der Auswertung entsprechender Daten werden nachfolgend für ausgewählte Streckenabschnitte die entsprechenden Verlustzeiten aufgezeigt:

Grenchen: Autobahnanschluss bis Breitling-Kreisel

In den Morgenspitzenstunden treten in Fahrtrichtung Solothurn - Grenchen regelmässig Rückstaubildungen im Bereich der Autobahnausfahrt und der Kantonsstrasse Richtung Grenchen auf. Für den Abschnitt zwischen der Autobahnausfahrt und dem Kreisel beim Flughafen Grenchen (1,9 km) beträgt die Fahrzeit bei ungehinderter Fahrt 77 Sekunden. In den Hauptverkehrszeiten

am Morgen erhöht sich die durchschnittliche Fahrzeit um 45 Sekunden. In Extremfällen (5 % aller Fahrten in den Morgenspitzenstunden) treten Verlustzeiten von 4 Minuten auf. In den Abendspitzenstunden treten auf diesem Strassenabschnitt in Fahrtrichtung Autobahn ebenfalls regelmässig Verkehrsbehinderungen auf. Die Verlustzeiten betragen im Durchschnitt 38 Sekunden, in Extremfällen 6 Minuten.

Solothurn: Westtangente, Autobahnausfahrt bis Jumbokreisel

In den Abendspitzenstunden treten auf der Westtangente (2,2 km) in beide Fahrtrichtungen Verkehrsbehinderungen auf. Bei ungehinderter Fahrt beträgt die Fahrzeit rund 150 Sekunden. Diese erhöht sich in den Hauptverkehrszeiten durchschnittlich um rund 90 Sekunden. In Extremfällen treten Verlustzeiten von 10 bis 12 Minuten auf.

Zubringer Thal

Ab dem Autobahnzubringer Oensingen bis zum Kreisel Thalbrücke in Balsthal (3,8 km) treten werktags in den Abendspitzenstunden regelmässig Staus auf. Bei ungehinderter Fahrt beträgt die Fahrzeit knapp 4 Minuten. In den Abendspitzenstunden erhöht sich die Fahrzeit um rund 4,5 Minuten auf rund 8,5 Minuten. Somit verdoppelt sich die Fahrzeit für rund 50 % aller Fahrten. In Extremfällen (5 % aller Fahrten in den Abendspitzenstunden) erhöht sich die Fahrzeit hingegen um 26 Minuten auf rund 30 Minuten.

Achse Aarburg - Olten

Zwischen Aarburg (Tunnelportal) und Olten (Säli Kreisel) treten in beiden Fahrtrichtungen täglich Staus auf. Die Streckenlänge beträgt 2,8 km. Bei freier Fahrt beträgt die Fahrzeit rund 3 Minuten. Am Morgen erhöht sich die Fahrzeit stadteinwärts Richtung Olten im Durchschnitt um rund 1,5 Minuten auf 4,5 Minuten. Am Abend beträgt die Verlustzeit in Fahrtrichtung Aarburg rund 2 Minuten. In Extremfällen erhöht sich die Fahrzeit am Abend um rund 13 Minuten auf 16 Minuten. Dieser Streckenabschnitt liegt grösstenteils im Kanton Aargau. Der Kanton Aargau beabsichtigt, diesen Abschnitt umzugestalten. Das Projekt wird im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund mitfinanziert werden.

Die genannten Beispiele dokumentieren ausgewählte, neuralgische Abschnitte im Solothurner Strassennetz. Die Streckenabschnitte sind teils sehr kurz. Pendlerwege, welche mit einem Motorfahrzeug bewältigt werden, sind in der Regel deutlich länger. In der Folge wird die Verkehrsqualität für typische Pendlerstrecken dokumentiert.

Pendlerstrecke Gerlafingen - Gewerbegebiet Bellach

Diese typische Pendlerstrecke der Agglomeration Solothurn weist eine Länge von 10 km auf. Ohne Verkehrsstörungen beträgt die Fahrzeit von Gerlafingen in das Gewerbegebiet von Bellach 11 Minuten. In den Morgenspitzenstunden erhöht sich die Fahrzeit um 2 Minuten auf 13 Minuten. In extremen Fällen (5 % aller Fahrten 2019 in den Morgenspitzenstunden) summieren sich die Verlustzeiten auf 20 Minuten. In entgegengesetzter Richtung (von Bellach nach Gerlafingen) ist in der Regel mit Verlustzeiten von 8 Minuten und damit mit einer Fahrzeit von 19 Minuten zu rechnen. In Extremfällen (5 % aller Fahrten 2019 in den Abendspitzenstunden) beträgt die Fahrzeit 57 Minuten, was einer Verlustzeit von bis zu 46 Minuten resp. dem 5-fachen der Reisezeit bei freier Fahrt entspricht.

Im Vergleich dazu dauert die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr (öV) in den Abendspitzenstunden zwischen 21 bis 27 Minuten und damit in der Regel 8 Minuten länger als mit dem Auto. Im Extremfall beträgt die Fahrzeit mit dem Auto mehr als das Doppelte der öV-Reisezeit (57 Minuten versus 21 bis 27 Minuten). Dies gilt auch für den Veloverkehr: Bei einer durch-

schnittlichen Geschwindigkeit von 20 km/h dauert die Fahrt mit dem Velo für diese Strecke rund 30 Minuten.

Pendlerstrecke Balsthal - Olten

Die Strecke von Balsthal nach Olten mit einer Länge von 23 Kilometern ist eine typische Pendlerstrecke aus dem ländlichen Raum in das urbane Zentrum. Liegen keine Verkehrsbehinderungen vor, beträgt die Fahrzeit 17 Minuten. Die Fahrt in den Morgenspitzenstunden dauert im Durchschnitt 3 Minuten länger und damit 20 Minuten. In Extremfällen (5 % aller Fahrten 2019 in den Morgenspitzenstunden) ist mit Verlustzeiten von 28 Minuten und damit mit einer Fahrzeit von 45 Minuten zu rechnen. Deutlich höher sind die Verlustzeiten für die Rückfahrt in den Abendspitzenstunden von Olten nach Balsthal. Die durchschnittliche Verlustzeit beträgt am Abend rund 8 Minuten, was einer Fahrzeit von 25 Minuten entspricht. In Extremfällen (5 % aller Fahrten 2019 in den Abendspitzenstunden) betragen die Verlustzeiten rund 1 Stunde, womit die Reisezeit rund 1 Stunde und 15 Minuten dauert. Damit verfünffacht sich die Reisezeit gegenüber einer störungsfreien Fahrt.

Im Vergleich dazu dauert die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr in den Abendspitzenstunden ebenfalls je nach Verbindung zwischen 24 bis 37 Minuten und entspricht damit ungefähr der Fahrzeit einer Autofahrt in der abendlichen Hauptverkehrszeit. Liegen hingegen massive Verkehrsbehinderungen vor, beträgt die Fahrzeit mit dem öV mit 24 bis 37 Minuten weniger als die Hälfte der Fahrzeit mit dem Auto (75 Minuten).

3.2.3 Zu Frage 3:

Welche Gründe sind für den jeweiligen Verkehrsstau verantwortlich?

Verkehrsstaus treten auf, wenn die Verkehrsmenge grösser ist als die Kapazität der Infrastruktur. Abstrakt ausgedrückt: Die Kapazitätsnachfrage ist grösser als das Angebot.

Die infrastrukturseitigen Gründe für solche Verkehrsstaus sind vielfältig. Die Ursachen können sich sowohl örtlich als auch zeitlich unterscheiden oder sie treten in Kombination auf. Die häufigste Ursache ist die zeitliche und räumliche Konzentration der Verkehrsnachfrage während den Hauptverkehrszeiten, also die Summe aller Fahrten von A nach B, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden zur gleichen Zeit unternehmen wollen.

Der Kapazitätsnachfrage stehen limitierende Faktoren auf der Angebotsseite gegenüber. Während ein Strassenabschnitt (sogenannte freie Strecke) häufig über ausreichende Kapazitäten verfügt, stellen im Verkehrsnetz insbesondere Knoten die leistungsbestimmenden Grössen dar. Je mehr Wegbeziehungen sich an einem Knoten in «Konflikt» befinden (Überlagerung sogenannter Wunschlinien der Fahrten von A nach B), desto grösser werden die gegenseitigen Behinderungen und die Reisezeiten respektive die Verlustzeiten nehmen zu. Weitere Faktoren können Querungen (Fussgängerstreifen, Fussgängerübergänge an Lichtsignalanlagen), zeitliche Schliessungen durch Bahnschranken, Verkehrsmanagementsysteme (Pfortnerung, Stauraummanagement, Busbevorzugungen) oder auch Ausweichverkehr - zum Beispiel durch Staus auf Nationalstrassen - sein.

Aus übergeordneter Sicht sind die Ursachen für Verkehrsstaus neben infrastrukturseitigen Engpässen und zeitlichen Verkehrsspitzen vielfältig: Unzweckmässige Siedlungsstruktur, stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtetes Mobilitätsverhalten, unattraktives öV-Angebot, ungenügende Infrastruktur für den Veloverkehr, ungünstige Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, ungenügende Auslastung einzelner Privatfahrzeuge, gewohnheitsmässige Entscheidungen bis hin zur emotionalen Bindung zur Fahrt mit dem eigenen Auto.

3.2.4 Zu Frage 4:

Welche Verlustzeiten hält der Kanton für zumutbar? Wie stehen diese im Verhältnis zu anderen Stauregionen in der Schweiz (z.B. A1, Basel, Lausanne/Genf, Zürich)?

Die Frage, welche Verlustzeiten zumutbar sind, ist aus den Erwartungen von Bevölkerung und Wirtschaft abzuleiten und kann nicht pauschal beantwortet werden. Welche Verlustzeiten zumutbar sind, ist auch stark regional geprägt. In anderen Regionen der Schweiz treten erfahrungsgemäss häufige Staus mit längeren Verlustzeiten auf als im Kanton Solothurn. Detaillierte Auswertungen dazu liegen uns jedoch nicht vor.

Unter Ziffer 3.2.2 wurden die Verlustzeiten des MIV für verschiedene «stauanfällige» Strecken sowie exemplarische Pendlerstrecken ausgewiesen. Wir erachten die in den Hauptverkehrszeiten auftretenden Verlustzeiten für den MIV dort als zumutbar, wo attraktive alternative Mobilitätsangebote bestehen oder realisierbar sind. Zudem dürfen die mit den Verlustzeiten verbundenen Immissionen nicht zu übermässigen negativen Auswirkungen auf Mensch, Siedlung und Umwelt führen.

Als kritisch erachten wir insbesondere massive Verkehrsbehinderungen und hohe Verlustzeiten für den MIV dort, wo keine attraktiven alternativen Mobilitätsangebote möglich sind oder diese Angebote durch Staus behindert werden. Die langfristige Entwicklung einer Gemeinde oder einer Region soll zudem aufgrund regelmässiger Verkehrsbehinderungen und dem Fehlen attraktiver Angebote nicht negativ beeinflusst werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

Wie wird die künftige Verkehrszunahme eingeschätzt? Wo ist die grösste Zunahme zu erwarten, und wo liegen daher die dringendsten Prioritäten für Verkehrsentslastungen?

Das Wachstum von Bevölkerung wie auch Wirtschaft wird langfristig zu Mehrverkehr führen. Die grösste Verkehrszunahme ist in den agglomerationsgeprägten sowie urbanen Räumen zu erwarten. In diesen Räumen liegt die dringendste Priorität darin, das Gesamtverkehrssystem und somit die Infrastruktur aller Verkehrsträger aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Dabei kommt die im Richtplan aufgeführte 3V-Strategie zur Anwendung. Aus raum- wie auch verkehrsplanerischer Sicht strebt der Kanton dabei die Abstimmung von Siedlung und Verkehr an. Im Grundsatz soll die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen erfolgen, um die damit induzierte Mobilitätsnachfrage möglichst mit dem öV oder dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Andererseits sollen Erschliessungsverbesserungen primär dort erfolgen, wo sie im Einklang mit der erwünschten Raumentwicklung sinnvoll genutzt werden können. Dies gilt nicht nur für den urbanen Raum, sondern in allen Regionen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist somit eine integrale Aufgabe und auch eines der Hauptziele der Agglomerationsprogramme.

Der Kanton Solothurn ist ein «Weg-Pendler Kanton», d.h. der Pendler-Saldo ist negativ. Es gehen also mehr Einwohnerinnen und Einwohner in andere Kantone arbeiten als umgekehrt. Nebst den Massnahmen in den Agglomerationsräumen sind somit gute Verkehrsverbindungen zu den Nachbarkantonen von hoher Bedeutung.

Trotz guten öV-Verbindungen und zukünftigen Angebotserweiterungen der Bahn in die Ballungsräume Zürich, Bern und Basel nimmt die Nationalstrasse im Kanton Solothurn eine zentrale Rolle ein, insbesondere auch aus Sicht der Solothurner Wirtschaft. Viele Branchen (insbesondere Logistik) sind aufgrund der guten Verkehrserschliessung durch die Nationalstrassen im Kanton Solothurn ansässig. In der Folge habe die Verkehrsachsen zu und von den Autobahnanschlüssen wie auch die Kapazitäten der Anschlüsse selbst eine hohe Priorität. Entsprechend hat der Kan-

ton Solothurn seine diesbezüglichen Interessen auch in die Planung des 6-Streifenausbaus der A1 zwischen Luterbach und Härkingen eingebracht.

3.2.6 Zu Frage 6:

Welche grösseren Strassenverkehrsprojekte sind - zur Reduktion dieser Verlustzeiten - bereits geplant und welche werden in den nächsten Jahren noch dazukommen? Mit welchem konkreten Ziel hinsichtlich Verkehrsstau und mit welchem Aufwand? Wie sieht das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?

Es sind keine grösseren Strassenverkehrsprojekte geplant, welche primär das Ziel der Verlustzeitreduktion verfolgen. Bei den geplanten Strassenbauprojekten geht es hauptsächlich darum, die gemäss der 3V-Strategie verfolgten Ziele umzusetzen. Dazu gehört auch die Reduktion von Verlustzeiten. Durch verkehrstechnische Massnahmen lassen sich die Verlustzeiten durch verschiedene infrastrukturseitige Massnahmen reduzieren. Die primären Ziele sind die Verbesserung der Erreichbarkeit, die Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Schaffung (minimaler) Erschliessungsmöglichkeiten sowie die Vermeidung von Ausweichverkehr (Fluchtverkehr z.B. durch Quartiere).

Der Kanton Solothurn verzichtet im Verkehrsinfrastrukturbau auf die Ermittlung von quantitativen Kosten-Nutzen-Verhältnissen. Die Notwendigkeit der meisten Projekte ergibt sich aus fachlichen Gründen wie Sanierungsbedarf, Verkehrssicherheitsdefiziten, Defiziten zu Lasten einzelner Verkehrsträger usw.. Die grösseren Strassenverkehrsprojekte sind raumplanerisch zu begründen. Sie sind aber auch das Resultat regionalpolitischer Bedürfnisse und Ansprüche.

Nachfolgend wird der Zweck und Projektierungsstand von drei im kantonalen Richtplan aufgeführten grösseren Strassenbauvorhaben dargelegt:

Verkehrsanbindung Thal

Mit der neuen Strasse soll die Region Thal optimal erschlossen werden. Die heute unbefriedigende Anbindung der Region Thal an das übergeordnete Verkehrsnetz und an den Wirtschaftsraum des Mittellandes soll behoben werden. Mit der neuen Umfahrungsstrasse kann das Städtchen Klus, immerhin ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom Verkehr und damit von den Verkehrsemissionen entlastet und auch die Voraussetzungen für den strassenseitigen öV verbessert werden. Das Vorhaben ist das Resultat eines langjährigen Planungsprozesses, unterlegt mit umfangreichen Variantenstudien und einer Mobilitätsstrategie für die gesamte Region Thal. Die den Planungsarbeiten vorangegangene Mobilitätsstrategie zeigte auf, dass für die Region Thal ohne den Bau einer Umfahrungsstrasse kein attraktives öV- resp. multimodales Mobilitätsangebot realisierbar ist. Dies u.a. aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und ungünstiger Voraussetzungen für eine effiziente Vernetzung verschiedener Verkehrsträger.

Zubringer Dornach an die H18

Der Verkehr im Zentrum von Dornach beträgt je nach Strassenabschnitt 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge pro Tag und hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Damit verbunden ist im Zentrum von Dornach eine spürbare Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Auch müssen erhebliche Verlustzeiten für den öV registriert werden. Mit einer neuen Zubringerstrasse soll das Zentrum von Dornach wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet und Spielraum zur Förderung des öV sowie zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Das Zentrum soll von Lärm- und Luftemissionen entlastet werden. Zudem soll das Gebiet Widen (ehemals «Swissmetall-Areal») sowie Gewerbe- und Industriegebiete der Gemeinde Aesch optimal an die Hochleistungsstrasse H18 angeschlossen werden. Das Vorhaben wird seit Jahrzehnten diskutiert. Die planerischen Randbedingungen haben sich in diesem Raum in den letzten Jahren jedoch stark verändert. Das ehemalige industriell genutz-

te Areal der Swissmetall AG im Gebiet Widen soll neu in ein Gebiet für Wohnen und Gewerbe transformiert werden. Es wird in Zukunft bahnseitig mit einem ¼-Stunden-Takt Richtung Hauptbahnhof Basel hervorragend erschlossen (STEP 2035). Die Zweckmässigkeit des Zubringers Dornach und die Linienführung im Raum zwischen Reinach und Dornach - Aesch wird deshalb zurzeit im Rahmen der Erarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzepts in der Birsstadt nochmals überprüft.

Verkehrsentlastung Hägendorf - Rickenbach (ERO+)

Die Hauptverbindungsstrasse von Olten zum Autobahnanschluss Egerkingen führt durch die Dorfzentren von Rickenbach und Hägendorf. Die Verkehrsbelastung betrug im Jahr 2015 zwischen 15'000 bis 17'500 Fahrzeuge pro Tag. Bis in das Jahr 2030 wird mit einem Verkehrswachstum auf rund 22'000 Fahrzeuge pro Tag gerechnet. Die aktuelle Situation bezüglich Staus, Lärm und Beeinträchtigung des Ortsbildes wird sich somit weiter verschlechtern. Zudem ist seit der Eröffnung der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) eine Verkehrszunahme auf der Parallelachse Kappel - Härkingen - Egerkingen zu verzeichnen. Mit einer Fortsetzung der ERO Richtung Westen (ERO+) sollen die heutigen Ortsdurchfahrten entlastet werden. Das Projekt wurde in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen. Im Prüfbericht dazu äusserte sich der Bund negativ zum Reifegrad und empfiehlt alternativ insbesondere die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrten. Der Kanton hat sich somit zusammen mit den Gemeinden entschieden, die Konzeption des Verkehrssystems für den Wachstumsraum Gäu grenzüberschreitend und gesamtheitlich zu überprüfen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Berücksichtigt die heutige kantonale Raumplanung die verkehrstechnischen Herausforderungen (Mobilität durch Zersiedelung) bereits genügend? Und: Wie berücksichtigt die Raumplanung die Anforderungen an eine möglichst geringe und effiziente zukünftige Mobilität?

Der Kanton legt in seinem Raumkonzept unter anderem fest, dass das Siedlungsgebiet nicht grösser werden darf und dass die Innenentwicklung vor der Aussenentwicklung zu fördern ist. Der kantonale Richtplan hält mehrere Handlungsstrategien (HS) betreffend die Siedlungsentwicklung fest. Besonders zu erwähnen sind die «HS 1: Siedlungsentwicklung nach innen lenken» sowie die «HS 3: Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abstimmen». Spezifisch zur Innenentwicklung hält der Richtplan diverse Punkte fest, wie eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen zu erreichen ist: dichte und qualitativ hochwertige Bebauung, effiziente Nutzung des Baulands, Rücksicht auf Identität und Charakter, hochwertige Gestaltung sowie durchmischte, gut erschlossene Strukturen. Ausführlich zur Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen in Kanton und Gemeinden haben wir uns bereits in der Beantwortung der Interpellation «Bessere Ausnützung der Bauzonen» (I 0176/2018 [BJD] vom 26. Februar 2019) geäussert.

Wie Siedlung und Verkehr konsequent aufeinander abgestimmt werden können, zeigt sich in den Agglomerationsprogrammen (Solothurn, AareLand, Basel und neu Grenchen). In Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden werden sogenannte Zukunftsbilder (Zeithorizont 2040) erarbeitet, in welchen die raum- wie auch verkehrsplanerischen Zielsetzungen in den funktionalen Räumen dargelegt werden. Betreffend Verkehr und Mobilität kommt die 3V-Strategie, welche ebenso im kantonalen Richtplan festgesetzt ist, zur Anwendung. Das Ziel der Teilstrategie «Verkehr vermeiden» ist, ein weiteres Verkehrswachstum durch die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung möglichst zu vermeiden. Diesbezüglich ist die Siedlungsentwicklung nach innen zu richten sowie eine gut durchmischte Siedlungsstruktur (Nutzungsmix; Bedürfnisse vor Ort mindern das Mobilitätsbegehren) anzustreben. Im Weiteren soll sich das Siedlungswachstum auf Gebiete mit guter öV-Erschliessung und guter Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz konzentrieren. Bei der Teilstrategie «Verkehr verträglich gestalten» geht es darum, das beste-

hende Verkehrsaufkommen möglichst verträglich (umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität) zu gestalten.

Betreffend verkehrsintensiven Anlagen hat der Kanton Solothurn im Richtplan die Standortkriterien festgelegt. Ziel ist es, die verkehrsintensiven Nutzungen konsequent dort anzusiedeln, wo übergeordnete Verkehrsträger ohne Durchfahrt von Ortszentren erreicht werden können.

3.2.8 Zu Frage 8:

Der Erfolg multimodaler Verkehrsmodelle hängt stark von der Verfügbarkeit geeigneter Standorte für andere Verkehrsträger ab (z.B. Park-and-Ride, Velo-Parkplätze, Ladestationen etc.). Haben wir dafür genügend Raum bzw. sind die notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen an den richtigen Orten dafür gegeben? Werden solche und ähnliche Massnahmen (ausserhalb von Strassenraumvergrösserungen) bei der Planung von Strassenentlastungsprojekten berücksichtigt?

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzt ein ganzheitliches Vorgehen voraus. Dies trifft ebenso auf die in Frage 7 beschriebene 3V-Strategie zu. Es werden längst nicht mehr einzelne Infrastrukturprojekte für den einen oder anderen Verkehrsträger geplant respektive realisiert, sondern die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems und somit aller Verkehrsarten steht im Vordergrund. Anzumerken ist, dass aus dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und den knappen finanziellen Mitteln die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gezielt dort erfolgen sollen, wo potentiell der grösste Nutzen besteht. Die grösstmögliche Wirkung ist vor allem in den urbanen sowie agglomerationsgeprägten Räumen zu erzielen, was bedeutet, dass die Entwicklung der Gesamtverkehrssysteme die Differenzierung nach den Raumtypen voraussetzt.

Mobilität braucht Raum, der immer knapper wird. Die erwähnten Handlungsstrategien aus der Raum- und Verkehrsplanung zielen unter anderem in Richtung flächensparender und effizienterer Gestaltung der Mobilität. Nichtsdestotrotz zeigt die Praxis, dass die Begehrlichkeiten und Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger aufgrund der knappen Platzverhältnisse zunehmend nicht mehr allesamt erfüllt werden können. Die Abstimmung und Klärung der einzelnen Massnahmen wird zur Herausforderung und lässt sich vielmals nur durch eine Interessenabwägung lösen.

Wo und wie viele Veloabstellanlagen zu erstellen sind, an welchen Orten ein Park-and-Ride sinnvoll und zweckmässig ist, sind den Verkehr betreffende Fragen, die beispielsweise mit Gesamtverkehrskonzepten beantwortet werden können. Solche Konzepte werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme erarbeitet oder werden bei grösseren Siedlungsentwicklungsvorhaben im Planungsprozess verlangt. Als beispielhaft gilt diesbezüglich das Mobilitätskonzept, welches für die Arealentwicklung Attisholz Nord erstellt wurde.

Einen besonderen Stellenwert werden in Zukunft sogenannte multimodale Drehscheiben erhalten. Es geht um Orte, wo sich die verschiedenen Verkehrsträger auf attraktive Weise verknüpfen lassen. Neben den Hauptbahnhöfen in den drei grössten Städten Olten, Grenchen und Solothurn stehen dazu insbesondere Standorte mit (künftigen) Fernverkehrshalten und unmittelbarer Nähe zu Autobahnanschlüssen (Oensingen, Egerkingen) im Vordergrund. Im Ergebnis wird die Vernetzung von Verkehrsangeboten künftig zu einem weiteren wichtigen Pfeiler der Verkehrsstrategie des Kantons Solothurn werden. Aus der 3-V wird somit eine 4-V-Strategie.

3.2.9 Zu Frage 9:

Wie beurteilt der Regierungsrat die Angebotstheorie: Je mehr (und grössere) Strassen gebaut werden, desto mehr Verkehr wird erzeugt?

Der Verkehr entsteht aufgrund der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung sowie Wirtschaft und nicht durch die Infrastrukturanlagen respektive die Strassen selbst. Das Bedürfnis für eine Fahrt von A nach B ergibt sich aus einem Nutzen, den man sich am Standort B verspricht, welcher der Standort A nicht bietet. Der Nutzen kann bestehen in einer erhöhten Wohnqualität, der Möglichkeit seiner Arbeit nachzugehen, dem Einkauf im Fachgeschäft, dem Betreiben von Freizeittätigkeiten etc.. Verkehr kann somit durch das entsprechende Platzieren der Nutzungen im Raum und durch zweckmässige raumplanerische Ziele und Massnahmen vermieden werden. Es kann somit das Ziel sein, einen Raum gezielt zu fördern. Die damit verbundenen Mobilitätsbedürfnisse und der damit verbundene Verkehr sind die Folge der gewünschten Entwicklung. Der Aus- oder Neubau einer Strasse kann in Abstimmung mit anderen Mobilitätsangeboten «Mittel zum Zweck» sein.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/gan/rom)
Amt für Raumplanung
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat