

Regierungsratsbeschluss

vom 19. Dezember 2023

Nr. 2023/2119

Olten/Niederamt/Untergäu: Auslegeordnung und Szenarien Verkehrsführung

1. Ausgangslage

Der Kantonsrat des Kantons Solothurn hat am 27. Juni 2023 den fraktionsübergreifenden Auftrag: Unbefriedigende Planung: Auslegeordnung und Szenarien Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu erheblich erklärt (KRB Nr. A 0166/2022).

Der Regierungsrat wird damit beauftragt, dem Kantonsrat bis Ende 2023 eine Auslegeordnung mit möglichen Szenarien zur Verbesserung der Verkehrssituation in Olten, dem Untergäu und dem Niederamt, sowie Szenarien zur Entflechtung und Erschliessung von Olten, des Niederamtes und des Untergäus mit öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr, motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr vorzulegen.

Das hiefür zuständige Bau- und Justizdepartement hat in der Folge die vorhandenen, weitreichenden Planungen zum Bericht «Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu - Auslegeordnung und Szenarien» synthetisiert.

2. Erwägungen

2.1 Vorbemerkungen

Der Regierungsrat ist sich der hohen Bedeutung eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems im Raum Olten, Niederamt und Untergäu bewusst und optimiert dieses im Rahmen verschiedener kantonaler Planungen laufend weiter. Der vorliegende Bericht zeigt auf, welche Planungsphilosophien den Arbeiten zu Grunde liegen, welche Resultate vorhanden sind und welche offenen Fragen in den kommenden Jahren beantwortet werden müssen. Die vorliegenden Erwägungen fassen die wichtigsten Aussagen des erwähnten Berichts zusammen - für die detaillierten Ausführungen wird auf die Beilage verwiesen.

2.2 Planungsphilosophie

Die übergeordnete Verkehrsplanung des Kantons folgt dem Planungsgrundsatz gemäss Kapitel V-1 des kantonalen Richtplans:¹⁾ Der Kanton setzt die Ziele für den Gesamtverkehr um, indem er die verschiedenen Instrumente koordiniert (wie Agglomerationsprogramme, Regionale Entwicklungskonzepte, Mobilitätsstrategien, übergeordnete Betriebskonzepte, Mehrjahresprogramm Strasse und Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr). Die erwähnten Ziele beziehen sich auf eine verträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse sowie auf eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum liegt der Fokus auf einer Verlagerung des Verkehrs hin zum Fuss- und Veloverkehr resp. zum öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsplanung ist grundsätzlich angebotsorientiert - der Verkehr soll daher in aller Regel mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden. Grössere Infrastrukturausbauten sind

¹⁾ <https://so.ch/fileadmin/internet/bjd-arp/Richtplanung/pdf/Richtplantext/V-1.pdf>.

nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Im kantonalen Richtplan sind zudem vier Strategien verankert: Verkehr «vermeiden», «verlagern», «verträglich gestalten» sowie Verkehr «vernetzen».

Diese Prinzipien finden sich auch im Legislaturplan 2021 - 2025 des Regierungsrates wieder: Das strategische Ziel «Bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur erhalten beziehungsweise aufbauen» fordert eine gesamtheitliche Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Die dazugehörigen Handlungsziele fokussieren auf die Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen aber auch - im Sinne des vorliegenden Auftrags - gesamtheitliche, grossräumige Verkehrslösungen zu planen und umzusetzen. Wie dies in der Praxis geschieht, zeigen die nachfolgenden Ausführungen.

2.3 Vorhandene Planungsinstrumente

Der Auftragstext suggeriert, dass die vorhandenen Planungen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Olten, Niederamt und Untergäu nicht aufeinander abgestimmt sind. In diesem Zusammenhang werden nachfolgend die vorhandenen Planungsinstrumente und ihre Abstimmung untereinander kurz erläutert.

Für eine kohärente Verkehrsplanung ist es elementar, dass nationale, kantonale und kommunale Planungsinstrumente aufeinander abgestimmt sind. Auf nationaler Ebene zeigt der Bund in den Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und unter welchen Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. Die übergeordneten Sachpläne haben Auswirkungen auf die kantonalen Richtpläne und Strategien.

Auf Stufe Richtplan werden - wie im vorangehenden Kapitel erläutert - strategische Vorgaben zur Verkehrsplanung gemacht. Zusätzlich werden Grundlagenpläne, wie beispielsweise der kantonale Netzplan Velo auf dieser Stufe verankert. Dieser Plan zeigt für den gesamten Kanton auf, wie das Veloroutennetz weiterentwickelt werden soll.

Auf Basis der Vorgaben des kantonalen Richtplans können konkrete Massnahmen im Bereich der Mobilität entwickelt werden. Im Raum Olten, Niederamt und Untergäu geschieht dies hauptsächlich über das Agglomerationsprogramm AareLand. Das Agglomerationsprogramm gewährleistet die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Einhaltung der Planungsgrundsätze gemäss kantonalem Richtplan. Die stufenweise Abstimmung zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten und insbesondere die Verankerung konkreter Massnahmen im Agglomerationsprogramm gewährleisten eine kohärente Verkehrsplanung. Die geforderte Abstimmung zwischen den einzelnen Massnahmen ist damit gegeben und wird vom Bund aufgrund seiner Prüfungen des Agglomerationsprogramms AareLand bestätigt.

2.4 Auslegeordnung aktueller Planungen

Wie im vorangehenden Abschnitt erläutert, bildet das Agglomerationsprogramm AareLand den Rahmen für die Entwicklung von Verkehrsmassnahmen im Raum Olten, Niederamt und Untergäu. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms reicht von Oensingen im Westen bis zur Kantongrenze bei Schönenwerd / Eppenberg-Wöschnau im Osten. In den vergangenen Jahren wurden vier Programme erarbeitet und beim Bund zur Prüfung eingereicht. Infolge positiver Prüfungsergebnisse konnten jeweils namhafte Finanzbeiträge des Bundes an bedeutende Verkehrsmassnahmen erlangt werden.

Das Agglomerationsprogramm AareLand ermöglichte in den vergangenen Jahren unter anderem folgende Massnahmen (Aufzählung nicht abschliessend):

- Obergösgen: Sanierung der Ortsdurchfahrt mit Neubau zweier Kreisel
- Schönenwerd: Neubau multimodale ÖV-Drehscheibe
- Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement (z.B. Busspur Hägendorf)
- Kappel: Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Gunzgen: Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Lostorf: Sanierung und Umgestaltung Hauptstrasse – Stüsslingerstrasse
- Olten: Sanierung Knoten Oltner-/ Gösger-/ Trimbacherstrasse (Neubau Kreisel).

Zusätzlich hat der Bund für diverse weitere Massnahmen eine Mitfinanzierung zugesichert. Eine Auswahl dieser Massnahmen ist nachfolgend zusammengestellt. Deren Umsetzung wird in den kommenden Jahren erfolgen:

- Olten: Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)
- Egerkingen: Multimodale ÖV-Drehscheibe
- Schönenwerd: Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt inkl. Buspriorisierung
- Walterswil: Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Olten: Fuss- und Veloverbindung Olten Südwest - Bahnhof Hammer
- Egerkingen: ÖV-Erschliessung Gäu Park (Neue Strassenverbindung zwischen Bahnhof und Gäu Park)
- Erlinsbach: Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt
- Härkingen: Fuss- und Radweg Bahnhof Egerkingen - Industriegebiet Härkingen
- Däniken: Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr an vier Knoten.

Ebenfalls wurde die Verlängerung der Entlastungstrasse Region Olten (ERO) nach Hägendorf (ERO+) 2016 dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt. Mit Verweis auf eine ungenügende Wirkung und eine nicht ausreichende Abstimmung von Siedlung und Verkehr hat der Bund dieses Gesuch allerdings abgelehnt.

Trotzdem haben unter dem Titel «Verkehrsanbindung Agglo Olten» Kanton und Gemeinden in den Jahren 2022 und 2023 eine Studie durchgeführt, welche ein Szenario mit ERO+ und eines ohne ERO+ verglichen hat. Ziel war ein gemeinsames Verständnis für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Raum. Die abschliessende Vernehmlassung hat jedoch gezeigt, dass keines der Szenarien vollständig zu überzeugen vermag. Das Szenario ohne ERO+ entlastet die betroffenen Gemeinden nur bedingt und das Szenario mit ERO+ sorgt insbesondere in Hägendorf für eine neue Zäsur im Siedlungsgebiet. Zudem sind im Gäu diverse Entwicklungen im Gang, die zusätzlichen Strassenverkehr in der Region induzieren - zu nennen sind beispielsweise Cargo sous terrain (unterirdischer Güterverkehr) oder das Terminal kombinierter Verkehr

der SBB (Containerverlad). Auf dieser Basis hat das Bau- und Justizdepartement entschieden, vertiefte Untersuchungen anzustellen. Für das weitere Vorgehen siehe Abschnitt 2.6.

Auch im Niederamt beschäftigt speziell der motorisierte Verkehr. Nachdem diverse Gemeinden auf den Kanton zugekommen sind, um Probleme mit der Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens innerhalb der Ortschaften anzusprechen, hat der Kanton entschieden, die Planung «Raum und Mobilität Niederamt» zu starten. Diese wurde im Jahr 2022 durchgeführt und hatte zum Ziel, eine Strategie für die Lösung der wichtigsten verkehrlichen und raumplanerischen Herausforderungen zu finden. Als Resultat ist festzuhalten, dass sowohl der Kanton als auch die Gemeinden Handlungsoptionen haben, um den Herausforderungen zu begegnen. Als raumplanerische Massnahme bietet sich insbesondere die Siedlungsentwicklung an verkehrsplanerisch günstiger Lage an - konkret im Bereich der Bahnstationen. Bezüglich Verkehrsmassnahmen ist speziell der Ausbau des Velonetzes gemäss kantonalem Velonetzplan sowie die Optimierung und Weiterentwicklung des Busnetzes zu nennen. Offene Fragen bestehen aber auch hier im Bereich des motorisierten Verkehrs: Die Anbindung des Niederamts an die Autobahn A1 ist nur via der Städte Olten respektive Aarau oder über Strassen im hügeligen Gelände (z.B. Walterswil) möglich. Diese Situation führt zu einer eingeschränkten Erreichbarkeit des Niederamts durch die hohe Verkehrsbelastung in den Städten und in der Konsequenz auch zu Ausweichverkehr auf den Strassen im hügeligen Gelände. Der Ausweichverkehr führt insbesondere auf schmalen Strassen zu Problemen, speziell wenn es sich dabei um Schwerverkehr handelt. Die Anbindung des Niederamts an die Stadt Olten resp. die Autobahn A1 ist deshalb ebenfalls vertieft zu untersuchen. Für das weitere Vorgehen siehe Abschnitt 2.6.

Die Anbindung des Niederamts an die Stadt Olten und die Führung der Hauptverkehrsachsen durch die Stadt Olten wurde im Rahmen des Mobilitätsplans Olten (MPO) ebenfalls als Herausforderung erkannt. Dieses strategische Instrument wurde zwischen 2014 und 2017 unter Federführung der Stadt Olten erarbeitet. Ein wichtiges Ziel des Mobilitätsplans ist, den Umgang mit der beschränkten Kapazität der Strassenachsen in der Stadt Olten zu regeln. Dabei muss eine Lösung gefunden werden, die ohne Strassenausbauten im städtischen Raum auskommt - solche Ausbauten wären auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse kaum möglich. In diesem Zusammenhang ist die Abstimmung mit den Regionsgemeinden von grosser Bedeutung. Die Herausforderungen von Olten betreffen die gesamte Region und sind gemeindeübergreifend anzugehen. Im Rahmen der Klärung der offenen Fragen in der westlichen und östlichen Agglomeration kommt Olten eine Scharnierfunktion zu. Die Planungen sind aufeinander abgestimmt und mit Rücksicht auf die beschränkte Kapazität des Strassennetzes in Olten voranzutreiben.

2.5 Entwicklungen im Raum Olten, Niederamt und Untergäu

Als wichtigstes Projekt für die Region im Strassenverkehr darf der 6-Streifen-Ausbau der A1 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen gewertet werden. Auf diesem Autobahn-teilstück kommt es heute häufig zu Stausituationen in Folge Verkehrsüberlastung. Mit dem Ausbau wird zusätzliche Kapazität auf dieser wichtigen Nationalstrasse geschaffen. Dies sichert zum einen eine ausgezeichnete Anbindung des Gäus an die Nationalstrasse und schafft auch langfristig eine gute Erreichbarkeit - dies ist insbesondere für die zahlreichen Logistikknutzungen von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Zum anderen wird so Ausweichverkehr durch die Ortschaften entlang des Jurasüdfusses vermieden. Die Belastung der entsprechenden Ortsdurchfahrten wird mit positiven Auswirkungen bezüglich Lärm- und Abgasbelastung sinken aber auch in Sachen Verkehrssicherheit. Im Zuge des 6-Streifen-Ausbau werden auch die Anschlüsse Egerkingen und Oensingen aus- resp. neugebaut. Diese Projekte haben einen verbesserten Verkehrsablauf im Anschlussbereich zum Ziel. Insbesondere in Egerkingen kann mit dem Neubau des Anschlusses eine sehr gute Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme erreicht werden. Der 6-Streifen-Ausbau wird durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zwischen 2024 und 2032 umgesetzt werden. Die entsprechenden Plangenehmigungen sind rechtskräftig.

Für eine mit dem 6-Streifen-Ausbau abgestimmte Infrastruktur plant der Kanton Solothurn das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (GVP Oensingen) umzusetzen. Kern dieses Projekts ist eine neue Führung der Ost-West-Hauptachse in Oensingen. Der Durchgangsverkehr soll südlich des Ortszentrums durch das Arbeitsplatzgebiet geführt werden und die Hauptachse schliesst neu in Oensingen Süd an die Autobahn an. Der Anschluss Oensingen Süd soll in diesem Zusammenhang zum Vollanschluss (Ein-/Ausfahrt neu auch Richtung Balsthal) ausgebaut werden. Ziel des Vorhabens ist eine massgebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Oensingen aber auch eine verbesserte Anbindung des bedeutenden Arbeitsplatzgebiets an das übergeordnete Strassen-netz.

Neben diesen Ausbauprojekten liegt der Fokus auf einer verträglichen Abwicklung des Strassenverkehrs auf den Ortsdurchfahrten. So sind in den nächsten Jahren vielerorts Aufwertungen der entsprechenden Strassenachsen geplant. Als Beispiel ist Walterswil im Niederamt zu nennen: Die schmale Ortsdurchfahrt weist heute Defizite für den Fuss- und Veloverkehr auf, insbesondere bezüglich Schulwegsicherheit besteht Handlungsbedarf. Mit der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten können solche Defizite behoben werden und die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden.

Im Bereich des Veloverkehrs liegt der Fokus auf der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans. Im Frühjahr 2024 wird dieser voraussichtlich rechtskräftig. Der Kanton kann gestützt auf § 4^{bis} des Strassengesetzes (BGS 725.11) ab diesem Zeitpunkt Velorouten von kantonalen Bedeutung erstellen. Für den Raum Olten/Niederamt/Untergäu sind insbesondere die diversen von Olten ausgehenden Vorrangrouten von Bedeutung. Solche sehr gut ausgebaute Velorouten für das zügige Vorankommen im Alltagsverkehr sind zwischen Olten und Aarau, Olten und Zofingen sowie nach Hägendorf vorgesehen. Das Netz der Vorrangrouten wird durch ein dichtes Netz an Hauptrouten mit etwas tieferem Ausbaustandard ergänzt. Die Linienführungen der Routen werden in den kommenden Jahren präzisiert und anschliessend etappiert umgesetzt. Ab Anfang 2024 wird eine Vorstudie durchgeführt, um die Linienführung innerhalb der Stadt Olten zu klären. Die begrenzten Platzverhältnisse sind auch bei der Planung von Velowegen eine Herausforderung, weswegen diese Fragen frühzeitig geklärt werden müssen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs liegt der Fokus auf den diversen Drehscheiben. Sie ermöglichen einen komfortablen Umstieg zwischen Bahn, Bus, Velo und Auto. Sie sorgen so für eine gute Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Neben der bereits realisierten Drehscheibe in Schönenwerd wird in Kürze auch der Bahnhof Egerkingen zur ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Zusätzlich wird der Bahnhof Olten mit dem Neubau des Bahnhofplatzes seine bereits heute wichtige Funktion als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs weiter stärken können. Nicht zuletzt kommt auch dem Bahnhof Oensingen eine grosse Bedeutung als Drehscheibe zu. Um dieser Bedeutung noch besser gerecht zu werden, wird derzeit ein Konzeptplan für einen Ausbau der Infrastruktur und eine bessere Vernetzung zwischen Bahn, Bus, Velo und dem Auto erarbeitet. Neben den Drehscheiben wird auch das Angebot laufend weiterentwickelt: So werden ab Dezember 2023 alle Bahnhöfe zwischen Olten und Aarau halbstündlich von der S-Bahn bedient. Im Gäu werden mit Einführung des Angebotsschritts 2035 halbstündlich Fernverkehrszüge mit Halt in Oensingen und Egerkingen verkehren und die Region mit dem Aargau und Zürich verbinden.

2.6 Schlussfolgerungen

Die im Auftragstext verlangte Auslegeordnung der Planungen im Raum Olten, Niederamt und Untergäu liegt in Form des entsprechenden Berichts vor. Er zeigt auf, dass die verkehrsplanerischen Entscheide des Kantons konform mit den übergeordneten Planungsinstrumenten und Vorgaben sind. Die Bedeutung des Agglomerationsprogramms AareLand als Planungsinstrument wird hervorgehoben.

Der Raum Olten, Niederamt und Untergäu erfährt eine dynamische Entwicklung. Damit einhergehend verändern sich die Anforderungen an das Verkehrsangebot. Deshalb muss das vorhandene Verkehrsangebot regelmässig überprüft und nach Bedarf angepasst werden.

Im Niederamt sowie im Untergäu sind insbesondere die Verkehrsanbindungen an die Stadt und Bahnhof Olten sowie die Autobahn A1 sicherzustellen. Die dafür notwendigen, verkehrsträgerübergreifenden Massnahmen sollen in den beiden zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzepten Olten-Gäu sowie Niederamt aufgezeigt werden. Bei der Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzepte kommt der Mitwirkung der Region eine hohe Bedeutung zu. Dabei erweisen sich insbesondere der Regionalverein Olten Gösigen Gäu (OGG) sowie die betroffenen Konferenzen der Gemeindepräsidien (GPG und GPU im Gäu und GPN im Niederamt) als wertvoll, um den Austausch und die Koordination zwischen den Regionsgemeinden sicherzustellen.

3. Beschluss

- 3.1 Von den Erwägungen gemäss Ziffer 2 und dem beiliegenden Bericht «Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu Auslegeordnung und Szenarien» wird Kenntnis genommen.
- 3.2 Die gemäss Auftragstext verlangte Auslegeordnung zu vorhandenen Planungen sowie die Szenarien zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Raum Olten, Niederamt und Untergäu liegen vor. Die Szenarien werden zudem im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Gesamtverkehrskonzepte «Olten-Gäu» und «Niederamt» durch das Bau- und Justizdepartement zeitnah weiterentwickelt.
- 3.3 Der fraktionsübergreifende Auftrag: «Unbefriedigende Planung: Auslegeordnung und Szenarien Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu» (KRB Nr. A 0166/2022) ist damit erledigt.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Bericht «Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu Auslegeordnung und Szenarien»

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (stp/som)
Amt für Raumplanung
Parlamentsdienste