

Regierungsratsbeschluss

vom 7. März 2023

Nr. 2023/328

KR.Nr. A 0166/2022 (BJD)

Auftrag fraktionsübergreifend: Unbefriedigende Planung: Auslegeordnung und Szenarien Verkehrsführung Olten/Niederamt/Untergäu Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird ersucht, 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.

2. Begründung (Vorstosstext)

Die Regionen Olten, Untergäu und Niederamt verzeichnen eine stete Zunahme der Bevölkerung und damit verbunden ein hohes Wachstum an Verkehr. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Das Niederamt, sowohl von Däniken wie auch von Trimbach her, und auch das obere Oberbaselbiet via Hauenstein, werden nach wie vor mitten durch die Stadt Olten erschlossen. Der Oltner Postplatz ist völlig überlastet. Die gebaute Entlastungsstrasse zwischen Kappel und Sälikreisel Olten ist nicht fertig gebaut mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Gewerbe in Egerkingen, Härkingen, Gunzgen, Kappel, Hägendorf, Wangen und Olten. Olten wird durch Verkehrsachsen von Nord/Süd wie auch West/Ost zerschnitten. Sowohl für Autofahrende wie auch für Fussgänger und Fussgängerinnen und Radfahrer und Radfahrerinnen ist der Zustand unzumutbar. Der Verkehr sucht seinen Weg durch die Wohnquartiere (Beispiel: Säliquartier Olten) und Nebenstrassen (Beispiel: Däniken - Walterswil). Durch Verkehrsmassnahmen wird die Situation auf den Achsen noch verschlimmert (Beispiele: Arbeiten am Belchentunnel, jahrelange Sanierungsarbeiten Postplatz/Sälikreisel); durch den Ausbau des Oltner Säliparks wird die Schnittstelle Sälikreisel zusätzlich belastet werden. Der Platz für getrennte Verkehrswege für Fussgänger und Fussgängerinnen und sichere Langsamverkehrsachsen fehlen ebenso wie eine übergeordnete Planung zur Attraktivierung des Veloverkehrs, mit dem Anreiz umzusteigen und das Strassennetz so zu entlasten. Von den SBB wird die Region stiefmütterlich behandelt (Beispiel: Zugshalte in Dulliken). Ein möglicher Ausbau der schienenengebundenen Infrastruktur des Regionalverkehrs Olten und innovative Angebote (Beispiel: «Schienenbusse» mit mehr Haltestellen auf den bestehenden Fahrwegen Schönenwerd/Oensingen/Trimbach/Schönenwerd) sind nicht absehbar. Mit gewissen Gemeinden führt der Kanton in der Sache Gespräche, aber eine Gesamtsicht und mögliche Vorgehensszenarien fehlen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Regierungsrat anerkennt die hohe Bedeutung einer guten verkehrlichen Erschliessung für die Regionen Olten, Niederamt und Untergäu in räumlicher, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht. Nachstehend wird erläutert, mit welchen Mitteln der Regierungsrat den verkehrlichen Herausforderungen in diesem Raum begegnet.

Die übergeordnete Verkehrsplanung des Kantons folgt dem Planungsgrundsatz gemäss Kapitel V-1 des kantonalen Richtplans¹⁾. 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 nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Die im Auftrag verlangte Gesamtsicht ist über den Planungsgrundsatz des Richtplans gewährleistet und bildet die Grundlage für verschiedene Planungen im Raum Niederamt / Olten / Untergäu, welche die Ziele des Richtplans konkretisieren.

3.2 Nationale und kantonale Planungen

Das Gebiet zwischen der Kantonsgrenze im Osten bei Eppenberg-Wöschnau und Oensingen im Westen liegt im Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand. Das Hauptziel der Agglomerationsprogramme ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die in diesen Programmen festgelegten Massnahmen tragen entscheidend dazu bei, die verkehrlichen Herausforderungen in den Agglomerationen zu bewältigen. Im Niederamt ist hier beispielsweise die intermodale Drehscheibe Schönenwerd zu nennen, welche das Umsteigen zwischen öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und Individualverkehr stark vereinfacht. In diversen Gemeinden ist eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt geplant, um das Verkehrsaufkommen verträglich abwickeln zu können. Weitere Massnahmen erhöhen die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. So sind beispielsweise Velovorrangrouten - das sind Velorouten mit hohem Ausbaustandard als attraktive Route beispielsweise für Pendelnde - zwischen Olten und Aarau aber auch zwischen Olten und Zofingen geplant. Die Unterlagen zum Agglomerationsprogramm AareLand²⁾ finden sich auf der Website des Amtes für Raumplanung.

Im Bereich des Veloverkehrs besteht mit dem «Velonetzplan Kanton Solothurn» eine übergeordnete, kantonale Grundlage. Basierend auf einer Potentialanalyse für den Veloverkehr wurden Routen kantonalen Bedeutung definiert. Der Plan durchläuft derzeit ein Richtplanverfahren und wird es dem Kanton ermöglichen, gemäss § 4^{bis} Strassengesetz (BGS 725.11) gezielt dort Investitionen tätigen zu können, wo die grösste Wirkung für den Veloverkehr erreicht wird. Im Gebiet Untergäu / Olten / Niederamt ist neben der oben erwähnten Velovorrangroute Olten - Aarau auch eine solche Route von Olten nach Hägendorf geplant. Des weiteren sind Velohaupttrouten (ebenfalls Routen kantonalen Bedeutung) zwischen Olten und Niedergösgen auf der nördlichen Aareseite wie auch von Hägendorf nach Oensingen in diesem Plan enthalten.

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

²⁾ <https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte-und-themen/agglomerationsprogramm/aareland/>.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird auf nationaler Ebene mit den Bahnausbaustritten 2025 und 2035 festgelegt. Seitens Kanton liegen verschiedene Buskonzepte¹⁾ vor, welche auf die nationale Bahnplanung abgestimmt sind. Für die Region von grosser Bedeutung sind die Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs. Neben dem Bahnhof Olten bilden auch die Bahnhöfe Oensingen, Egerkingen und Schönenwerd wichtige Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus aber auch zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Die Buskonzepte Olten Gösigen Gäu (umgesetzt Ende 2018) und Niederamt (teilweise umgesetzt Ende 2021, vollständige Umsetzung Ende 2023 vorgesehen) hatten insbesondere eine bessere Abstimmung zwischen Bahn und Bus an diesen Umsteigepunkten zum Ziel. Die Bedeutung dieser Drehscheiben wird in Zukunft noch zunehmen - beispielsweise sieht der Bahn-Ausbaustritt 2035 einen halbstündlichen Fernverkehrshalt in Egerkingen und Oensingen vor. Die Buskonzepte für den Zustand 2035 werden in den kommenden Jahren erarbeitet.

3.3 Regionale Planungen

Neben den nationalen oder kantonalen Planungen bestehen verschiedene regionale Konzepte: Im Gäu werden die räumlichen und verkehrlichen Herausforderungen im Prozess «All-Gäu» bearbeitet. Speziell zu nennen ist dabei die verträgliche Abwicklung des Verkehrs von und zur Autobahn - insbesondere im Zusammenhang mit dem hohen Güterverkehrsaufkommen im Bereich der Arbeitszonen. In diesen Arbeiten sind 15 Gemeinden direkt eingebunden. Unterlagen zu diesem Prozess sind online²⁾ beim Amt für Raumplanung verfügbar. Die im Auftrag angesprochene Verlängerung der ERO von Wangen b. Olten in den Raum Hägendorf (ERO+) war auch in diesem Prozess ein wichtiges Thema. Aus diesem Grund wurde eine vertiefende Studie «Verkehrsanbindung Agglo Olten» gestartet, welche die verkehrliche Erschliessung der westlichen Agglomeration von Olten ganzheitlich beurteilt. Die Studie vergleicht ein Szenario mit ERO+ und eines ohne ERO+ bezüglich Kriterien im Bereich Raum, Verkehr und Umwelt. Der Schlussbericht zu dieser Studie liegt mittlerweile vor und Gemeinden, Kanton sowie Interessensverbände können bis im April 2023 dazu Stellung nehmen.

Im Niederamt wurden alle Gemeinden in die Planung «Raum und Mobilität Niederamt» einbezogen. Der Prozess entstand aus verschiedenen Anliegen verkehrlicher Art, ähnlich wie im Gäu beschäftigt auch hier der Schwerverkehr von und zur Autobahn. Weitere wichtige Themen sind die Anbindung an die Städte Olten und Aarau aber auch die heute vergleichsweise geringe Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Aus dem Prozess hervor gehen Massnahmen im Bereich der Erschliessung für den motorisierten Verkehr - insbesondere eine Korridorstudie für die Anbindung des Niederamts an Olten - aber auch im Bereich Fuss- und Veloverkehr und beim öffentlichen Verkehr. Ein Synthesebericht über den Prozess und dessen Ergebnisse wird derzeit fertiggestellt und in Kürze veröffentlicht. Im Anschluss werden die Massnahmen konkretisiert und entsprechend ihrer Priorität umgesetzt. Erste Massnahmen können voraussichtlich bereits Ende 2023 realisiert werden: Nach längeren Verhandlungen mit der SBB ist es dem Kanton gelungen, ab diesem Zeitpunkt den S-Bahn Halbstundentakt für alle Bahnhöfe im Niederamt zu sichern.

Für die Stadt Olten liegt mit dem Mobilitätsplan Olten³⁾ (MPO) bereits seit 2017 ein Gesamtverkehrskonzept vor. Dieses definiert Massnahmen im Bereich aller Verkehrsträger, um die verkehrliche Erschliessung von Olten zu gewährleisten. Das Hauptaugenmerk gilt der beschränkten Kapazität des städtischen Strassennetzes. Im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung soll der Verkehr auch zukünftig ohne grössere Infrastrukturausbauten bewältigt werden können - solche wären im innerstädtischen Raum auch nur sehr beschränkt umsetzbar. Die Situation für den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr soll verbessert werden. Zu nennen ist dabei insbesondere das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO), welches den Knotenpunkt Bahnhof Olten entscheidend aufwerten soll. Die Stadt Olten, die SBB und der Kanton werden im Jahr 2023 das Vorprojekt in Angriff nehmen.

¹⁾ <https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-verkehr-und-tiefbau/oeffentlicher-verkehr/angebotsplanung/angebotskonzepte/>.

²⁾ <https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte-und-themen/all-gaeu/>.

³⁾ https://www.oltten.ch/_docn/1517426/Final_MPO_Synthesebericht_171109_DIGITAL.pdf.

3.4 Fazit

Die im Auftrag verlangte Auslegeordnung zur verkehrlichen Erschliessung des Raums Olten / Untergäu / Niederamt liegt in Form der verschiedenen Planungen bereits vor. Diese Planungen sind räumlich und zeitlich miteinander abgestimmt und werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand durch entsprechende Massnahmen konkretisiert. Bei der Umsetzung der Massnahmen 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 im Gäu und GPN im Niederamt) als wertvoll, um den Austausch und die Koordination zwischen den Regionsgemeinden sicherzustellen. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die vorhandenen Gremien und Instrumente die Koordination der verkehrlichen Anliegen in der Region sicherstellen. Er erachtet eine Zusammenfassung der vorhandenen Planungsunterlagen deshalb als nicht notwendig.

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 (hei/som, stp) (3)
Departement des Innern
Polizei Kanton Solothurn
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat