

## Stellungnahme der Solothurner Handelskammer

# Verkehrsanbindung Agglomeration Olten

### Grundsätzliche Bemerkungen

1. Gemäss der «Standortstrategie 2030 für den Kanton Solothurn» von 2021 ist die hervorragende Erschliessung und Erreichbarkeit des Kantons Solothurn ein zentraler Standortvorteil für die Unternehmen, aber auch für die Bewohnerinnen und Bewohner. Diese Qualität müsse trotz der steigenden Mobilität sichergestellt werden. Dazu stelle der Kanton Solothurn eine leistungsfähige und gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur sicher und verzahne die verschiedenen Mobilitätsmittel effizient miteinander. Auf den wichtigsten Achsen solle der Verkehr möglichst einwandfrei fließen und zwischen den Regionen sollen die Verkehrsverbindungen verbessert werden.
2. Im Einklang mit der Kantonalen Standortstrategie ist im Kantonalen Richtplan im Kapitel «V1 Gesamtverkehr»– trotz dem Grundsatz der angebotsorientierten Verkehrsplanung – bei den Zielen festgehalten, dass das Strassennetz zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitert werden soll. Ergänzend dazu werden im Kapitel «V-2 Motorisierter Individualverkehr» die Ziele formuliert, dass Siedlungen vom überregionalen Verkehr entlastet; (inter)nationale und kantonale Wirtschaftszentren gut erreichbar gemacht und die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit in den Anschlussbereichen der Nationalstrassen gewährleistet werden soll.
3. Der Schlussbericht «Verkehrsanbindung Agglomeration Olten» zeigt auf, dass aufgrund des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums davon auszugehen ist, dass das Verkehrsaufkommen im untersuchten Perimeter zunimmt. Auch wenn durch raumplanerische Massnahmen der Modalsplit prozentual vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr und zum Veloverkehr verschoben werden kann, wird das MIV-Verkehrsaufkommen unter dem Strich steigen. Eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation kann deshalb nur mit einem Ausbau der bestehenden Strasseninfrastruktur erreicht werden. Schon beim Bau der ERO hat man von der ERO+ gesprochen, inklusive Umfahrung der Gemeinden.
4. Folglich sehen wir auch Massnahmen zur Lenkung der Verkehrsnachfrage, die Einführung von Verkehrsberuhigungen, die Anpassung von Betrieb und Gestaltung verschiedener Strassenabschnitte und die Umsetzung von Velomassnahmen nicht unabhängig von der Erweiterung der Strasseninfrastruktur. Mit anderen Worten: Erst wenn die bestehende Strasseninfrastruktur erweitert worden ist, können solche Massnahmen aufgrund des auf jeden Fall wachsenden MIV-Verkehrs überhaupt in Betracht gezogen werden. Zudem ist festzuhalten, dass eine Strasseninfrastruktur, sei es als National-, Kantons- oder Gemeindestrasse, primär als Verkehrsfläche und nicht als Fläche für Freizeit, Erholung, Spiel und Spass zu dienen hat.
5. Unseres Erachtens wird das Szenario «Heute + mit ERO +» im Schlussbericht zu sehr mit einem Ausbau von Logistikbetrieben in Verbindung gebracht. Tatsache ist, dass jegliche Form wirtschaftlicher Nutzung auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Realistischerweise werden sich im Arbeitsplatzgebiet von Wangen, Rickenbach und Hägendorf eher gewerbliche, industrielle Betriebe niederlassen – die Nutzung durch grössere Dienstleistungsunternehmen ist eher fraglich. Zudem haben die Gemeinden genug raumplanerische Möglichkeiten, die Nutzung von Arbeitsplatzgebieten mitzugestalten. Eine Verschlechterung der Verkehrsbedingungen oder die Verhinderung einer Engpassbeseitigung sind in Wachstumsregionen ein No-Go. Weiter ist festzuhalten, dass auch Logistikbetriebe nicht grundsätzlich abzulehnen sind, sofern die Verkehrsbelastung, die Wertschöpfung und die Nutzungsdichte stimmen.

## Beantwortung Fragen

### a) Ist die Analyse (Kapitel 2) nachvollziehbar? Sind alle wesentlichen Fragen abgedeckt, wenn nein, welche fehlen?

Wie bei den grundsätzlichen Bemerkungen ausgeführt, ist die Analyse unvollständig.

Es fehlen die Bezüge zur Kantonalen Standortstrategie und zum Kantonalen Richtplan.

Zudem wird die Tatsache ausgeblendet, dass auch bei einer Veränderung des Modalsplits der MIV unter dem Strich zunimmt und deshalb eine Erweiterung der Strasseninfrastruktur unumgänglich ist, wenn die Verkehrssituation wirkungsvoll und nachhaltig verbessert werden soll.

Auch fehlt eine realistische Betrachtung betreffend das Potenzial des öffentlichen Verkehrs angesichts der ausgeprägten Wohnhanglagen im betrachteten Perimeter.

Zudem sind die künftigen Richtplanvorhaben, deren öffentliche Mitwirkung diese Woche gestartet wurde, noch nicht berücksichtigt.

Auch nicht diskutiert wird eine allfällige Weiterführung der ERO in Richtung Osten. Im Synthesebericht «Raum und Mobilität Niederamt» wurde als Massnahme die Prüfung eines Bypasses Olten definiert, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsanbindung Agglomeration Olten haben dürfte.

### b) Wird die Fachbeurteilung der Szenarien (Kapitel 4.4) bezüglich der einzelnen Kriterien geteilt? Wenn nein, bezüglich welcher Kriterien besteht eine abweichende Beurteilung?

Wir teilen die Fachbeurteilung nur teilweise. Folgende Aspekte beurteilen wir anders:

- A1: Die Einbussen bezüglich städtebaulicher Qualitäten beim «Bahnhof Hägendorf» sind in der dargestellten Variante zwar ersichtlich. Jedoch erwarten wir, dass in diesem Bereich in Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde Alternativen geprüft werden. Die anspruchsvolle Situation in Hägendorf spricht in keiner Weise gegen das Szenario «Heute+ mit ERO+».
- A2/A3: Wie in den grundsätzlichen Bemerkungen ausgeführt, wird das Szenario «Heute + mit ERO +» zu sehr mit einem Ausbau von Logistikbetrieben in Verbindung gebracht. Jegliche Form wirtschaftlicher Nutzung ist auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Zudem haben Gemeinden genug raumplanerische Möglichkeiten, die Nutzung von Arbeitsplatzgebieten mitzugestalten. Weiter ist festzuhalten, dass auch Logistikbetriebe nicht grundsätzlich abzulehnen sind, sofern die Verkehrsbelastung, die Wertschöpfung und die Nutzungsdichte stimmen.
- D1: Das Kriterium ist hier zu streichen. Es hat keine Relevanz.
- E2: Die Situation verbessert sich beim Szenario «Heute+ mit ERO+» stärker als beim Szenario «Heute+». Es ist deshalb nicht verständlich, weshalb zwei der Kriterien auf «gelb» sind. Es müssten alle drei auf «grün» sein.

### c) Welche Kriterien sollten bei der Gesamtbeurteilung ein besonders hohes Gewicht erhalten?

Wie weiter oben ausgeführt, fehlen bei der Gesamtbeurteilung die Ziele der Kantonalen Standortstrategie sowie des Kantonalen Richtplans. Es braucht sowohl eine siedlungsverträgliche Lösung als auch eine, die die Erreichbarkeit für die Wirtschaft und die Bevölkerung sicherstellt.

### d) Welches Szenario wird bevorzugt?

Von den beiden dargestellten Szenarien bevorzugen wir klar das Szenario «Heute+ mit ERO+». Nur dieses bringt eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation. Das Szenario «Heute+» erachten wir als nicht zielführend. Nur schon aufgrund der heute schon bekannten Bauprojekte im betrachteten Perimeter genügt das Szenario «Heute+» nicht mehr.

Allerdings ist auch das Szenario «Heute+ mit ERO+» noch weiterzudenken. Insbesondere beim «Bahnhof Hägendorf» sollen in Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde Alternativen geprüft werden.

**e) Ist das Fazit (Kapitel 5) nachvollziehbar? Wenn nein, in welchen Punkten nicht?**

Durch die Nichtberücksichtigung von wichtigen Grundlagen wie der Kantonalen Standortstrategie und dem Kantonalen Richtplan fällt das Fazit tendenziös zu Gunsten des Szenarios «Heute+» aus.

Auch wer sich für das Szenario «Heute+ mit ERO+» ausspricht, will eine möglichst verträgliche Verkehrsabwicklung, die vorhandene Landschaftsqualität im Raum grundsätzlich bewahren, ökologische Vernetzung ermöglichen und eine siedlungsplanerische Integration des Bahnhofs Hägendorf gewährleisten. Uns fehlen Lösungen, mit denen auch mit einem Szenario «Heute+ mit ERO+» die landschaftlichen und räumlichen Vorteile bewahrt werden können.

**f) Werden die Hinweise zur Umsetzung (Kapitel 6) geteilt? Gibt es ergänzende Hinweise?**

Nein, wir teilen diese nicht.

Entgegen den Aussagen im Bericht sehen wir Massnahmen zur Lenkung der Verkehrsnachfrage, die Einführung von Verkehrsberuhigungen, die Anpassung von Betrieb und Gestaltung verschiedener Strassenabschnitte und die Umsetzung von Velomassnahmen nicht unabhängig vom Entscheid zur Erweiterung der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur.

Es ist deshalb klar festzuhalten: keine flankierenden Massnahmen ohne Beschluss über die Massnahmen auf Ebene der zusätzlich notwendigen Strasseninfrastruktur. Vielmehr ist mit erster Priorität und vorrangig der Entscheid zur Erweiterung der ERO+, also die Umsetzung des Szenarios «Heute+ mit ERO+», voranzutreiben.

Richtig ist, dass das Vorprojekt «ERO +» zu aktualisieren ist. Es darf keine Zeit verloren werden.

**g) Welche konkreten Beiträge (finanziell, personell) können von Seiten der einzelnen Projektpartner bei der Umsetzung der einzelnen Szenarien erwartet werden?**

Unbedingt ist anzustreben, dass die Kosten zu einem wesentlichen Teil über das Agglomerationsprogramm finanziert werden. Die kritische Beurteilung des Projektteams kann nicht nachvollzogen werden. Vielmehr ist dringend dafür zu sorgen, dass das Projekt in das Agglomerationsprogramm 5. Generation eingereicht und beitragsfähig ausgestaltet wird.

**h) Gibt es weitere Hinweise, wie die Kostentragung beim Szenario «Heute+ mit ERO+» konkret ausgestaltet werden könnte?**

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Solothurner Handelskammer



**Daniel Probst**  
Direktor