

V-2.2 Kantonsstrassen

A. Ausgangslage

Das Kantonsstrassennetz hat eine Länge von 612 Kilometern. Der Kanton legt in seinem Mehrjahresprogramm Strassenbau die Massnahmen für Unterhalt, Optimierung und Ausbau der Kantonsstrassen fest. Als Grundlagen dienen der kantonale Richtplan, das verkehrspolitische Leitbild, die Agglomerationsprogramme sowie regionale Raumentwicklungs- und Mobilitätskonzepte.

Die Kantonsstrassen sind aufgrund ihrer kantonalen und regionalen Bedeutung und ihrer Verkehrsbelastung in die vier Kategorien A bis D eingeteilt:

- A:** regionale Bedeutung/Belastung gering
- B:** regionale Bedeutung/Belastung hoch
- C:** kantonale Bedeutung/Belastung gering
- D:** kantonale Bedeutung/Belastung hoch

Eine zusätzliche Klassierung erfolgt aufgrund der verkehrsplanerischen Funktion der Strasse bzw. ihrer Bedeutung im Strassennetz: kantonale Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse, Regional- und Lokalverbindungsstrasse.

Der Handlungsbedarf bei den Kantonsstrassen liegt schweremässig bei der Sanierung von bestehenden Strassen. Dabei sollen die Sicherheit erhöht, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, Ortsdurchfahrten aufgewertet oder flankierende Massnahmen zu Umfahrungsstrassen verwirklicht werden. Im Bereich Sicherheit ist auch die Gefährdung durch Naturereignisse zu berücksichtigen (siehe Kapitel L-6). Der Handlungsbedarf und entsprechende Massnahmen in den Agglomerationen sind in den Agglomerationsprogrammen und den regionalen Raumentwicklungskonzepten ausgewiesen.

Nach dem verkehrspolitischen Leitbild kommen neue Kantonsstrassen nur in Frage, wenn die Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung, zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sowie zur verträglichen Gestaltung des Verkehrsablaufs ausgeschöpft sind. Die Zweckmässigkeit und Nachhaltigkeit von neuen Umfahrungsstrassen muss nachgewiesen werden. Als Grundlage dazu besteht ein «Leitfaden Umfahrungsstrassenpolitik».

B. Ziele

Bei der Planung der Kantonsstrassen berücksichtigt der Kanton die Ziele zum Gesamtverkehr (siehe Kapitel V-1). Für die Kantonsstrassen gilt insbesondere:

- Ein funktionierendes Verkehrsnetz ist primär mit qualitativen Verbesserungen und Substanzerhaltung anzustreben.
- Neuanlagen sind nur dort zu erwägen, wo Wohn- und Zentrumsgebiete wirksam entlastet (Verkehrsentlastungsstrassen) und der öffentliche Verkehr bevorzugt werden. Mit Verkehrsmanagementmassnahmen ist der Verkehr optimal zu steuern. Mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz ist die Entlastungswirkung optimal auszunutzen.

C. Grundlagen

- [Strassenverkehrsgesetz \(SVG; SR 741.01\)](#)
- [Durchgangsstrassenverordnung \(SR 741.272\)](#)
- [Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel \(MinVG; SR 725.116.2\)](#)

- [Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr \(NAFG; SR 725.13\)](#)
- [Europäisches Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs \(AGR; SR 0.725.11\)](#)
- [Strassengesetz \(BGS 725.11\)](#)
- [Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen \(Kantonsstrassen-Beitragsverordnung KSBV; BGS 725.112\)](#)
- [Umfahrungsstrassenpolitik im Kanton Solothurn/Beurteilung von Strassenbegehren; Vollzugshilfe \(RRB Nr. 2008/881 vom 20. Mai 2008\)](#)
- [Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand, Basel](#)
- [Amt für Verkehr und Tiefbau: Karte Klassierung Kantonsstrassen](#)

D. Darstellung

Richtplankarte: Darstellung des bestehenden Strassennetzes (Kartengrundlage) und der Vorhaben (Abstimmungskategorien Festsetzung und Zwischenergebnis).

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) setzt die 3-V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) um und strebt eine optimale Ausnutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur an.

V-2.2.1

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) berücksichtigt bei der Sanierung von Ortsdurchfahren eine angebotsorientierte Verkehrsplanung. Er setzt sich für eine optimale Koexistenz unter den Verkehrsmitteln und eine hohe Siedlungsqualität ein.

V-2.2.2

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) überprüft den Netzübergang von den Kantonsstrassen zu den Nationalstrassen periodisch. Er gleicht kantonale Massnahmen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ab und schlägt diesem planerische Verbesserungsmassnahmen vor.

V-2.2.3

Planungsaufträge

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) überprüft die Strassenklassierung periodisch.

V-2.2.4

Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) erstellt als Grundlage für die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten Betriebs- und Gestaltungskonzepte, die alle Mobilitätsformen berücksichtigen. Geeignete Massnahmen/Projekte fliessen – unter Berücksichtigung der Prioritäten – in die Mehrjahresplanung Strassenbau ein.

V-2.2.5

Vorhaben
V-2.2.6

Der Kanton legt folgende Projekte als Bauvorhaben fest
(Abstimmungskategorie Festsetzung):

Vorhaben	Planquadrat
Verkehrsanbindung Thal Handlungsanweisungen: Die Verkehrsanbindung Thal sieht eine Umfahrung des Städtchens Klus (Balsthal) auf der Westseite des Von-Roll-Areals mit flankierenden Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt vor.	F6
Zubringer Dornach/Aesch an die H18 Handlungsanweisungen: Für den Zubringer Dornach/Aesch an den Vollanschluss H18 wurde zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft ein Vorprojekt erstellt. Das Projekt ist in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Basel, dem Bahnangebot STEP Ausbauschritt 2030 (insbesondere Bahnhofstetelle «Dornach Apfelsee»), dem Vollanschluss Aesch an die H18 und der Ortsplanung Dornach weiter zu bearbeiten. Der Kanton (Bau- und Justizdepartement) koordiniert das Vorhaben mit dem Kanton Basel-Landschaft.	E2
Umfahrung Gerlafingen Nord (1. Teil der neuen Nord-Südachse Wasseramt) Handlungsanweisungen: Aus dem Regionalen Raumentwicklungskonzept REK Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt hat sich als langfristige strassenseitige Ausbauoption eine neue Nord-Süd-Achse mit zwei Elementen ergeben. Beim 1. Teil hat sich nach Prüfung verschiedener Linienführungsvarianten eine nördliche Umfahrung von Gerlafingen mit der Linienführung ab der Kriegstettenstrasse beim Autobahnanschluss Kriegstetten, nördlich Schwimmbad und Quartier Eichmatt und Einmündung in die Derendingenstrasse als am zweckmässigsten erwiesen. Um eine abschliessende Beurteilung des Projekts vornehmen zu können, führt der Kanton (Bau- und Justizdepartement) weitere Abklärungen durch.	D8/E8/E9

V-2.2.7

Der Kanton legt folgende Projekte fest
(Abstimmungskategorie Zwischenergebnis):

Vorhaben	Planquadrat
Verkehrsentlastung Oensingen (Trasseesicherung) Handlungsanweisungen: Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) prüft – unter Einbezug der Regionsgemeinden, des Kantons Bern sowie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) – die Linienführung einer Umfahrungsstrasse im Gewerbegebiet des Bereichs Solothurnstrasse/Staadackerstrasse bis Oltenstrasse/Wolfsacker sowie der Industriezone Moos via Nordringstrasse mit Anschluss in Niederbipp. Die Planung ist mit jener zur Optimierung des Autobahnanschlusses Oensingen/VEBO-Knoten abzustimmen und zu koordinieren.	F6/G6
Aareübergang Murgenthal–Fulenbach/Wolfwil (Trasseesicherung) Handlungsanweisungen: Der Kanton Solothurn (Amt für Verkehr und Tiefbau) hat zusammen mit dem Kanton Aargau eine Arbeitsgruppe zur «Überprüfung der Aareübergänge Aargau–Solothurn» eingesetzt. Der Schlussbericht vom 20. April 2016 liegt vor.	H6/H7

Vorhaben	Planquadrat
<p>Die bestehende Aarebrücke (Holzbrücke) zwischen Murgenthal und Fülenbach steht unter Denkmalschutz und wird erhalten. Das Gesamtgewicht ist auf 3,5 Tonnen beschränkt. Damit lässt sich die Nutzungsdauer der Holzbrücke verlängern.</p> <p>Ein mittel- bis langfristiger Ersatz der Holzbrücke ist im Raum «Bännli» vorgesehen. Es darf keine Schwerverkehrsrouten entstehen. Für die nächste Planungsphase sind die Projekte im Raum Aarwangen (Umfahrung) und im Raum Rothrist/Aarburg (neuer Aareübergang Aarburg–Rothrist, Fortsetzung Wiggertalstrasse) zu berücksichtigen. Diese Projekte haben Auswirkungen auf das Vorhaben eines neuen Aareübergangs zwischen Murgenthal und Fülenbach. Die weitere Planung muss inhaltlich und zeitlich darauf abgestimmt werden.</p>	
<p>Aareübergang Aarburg/Rothrist–Olten/Boningen (Trasseesicherung)</p> <p>Handlungsanweisungen: Ein neuer Aareübergang ist – unter Federführung des Kantons Aargau – weiterzuerfolgen. In einem nächsten Schritt ist die Lage der Querung, ob nördlich oder südlich des A1/A2-Anschlusses Rothrist, zu klären.</p>	I5
<p>Verkehrsentlastung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) (Trasseesicherung)</p> <p>Handlungsanweisungen: Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse sollen die Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Verkehr entlastet werden. Die Machbarkeit der Umfahrung konnte nachgewiesen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis gegenüber dem früheren Projekt wesentlich verbessert werden. Mit flankierenden Massnahmen sollen die Ortsdurchfahrten nachhaltig entlastet und aufgewertet werden.</p>	H5/I5
<p>Tunnel Bleichenberg (Trasseesicherung) (2. Teil der neuen Nord-Südachse Wasseramt)</p> <p>Handlungsanweisungen: Aus dem Regionalen Raumentwicklungskonzept REK Wasseramt und dem übergeordneten Betriebskonzept Wasseramt hat sich als langfristige strassenseitige Ausbauoption eine neue Nord-Süd-Achse mit zwei Elementen ergeben. Beim 2. Teil handelt es sich um eine neue Verbindung vom Entwicklungsgebiet Arbeiten «Papierfabrik Biberist» (Derendingenstrasse) durch den Bleichenberg zur Luzernstrasse und Anschluss Solothurn Ost. Der Kanton (Amt für Verkehr und Tiefbau) untersucht die technische Machbarkeit und die Zweckmässigkeit.</p>	D8/E8

Der Kanton legt folgende Projekte fest
(Abstimmungskategorie Vororientierung):

V-2.2.8

Vorhaben
<p>Umfahrung Fülenbach</p> <p>Handlungsanweisungen: Die Umsetzung ist mit der Region abzustimmen. Dabei sind insbesondere auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die Gemeinde Härkingen zu berücksichtigen. Die betroffenen Gemeinden Boningen, Fülenbach, Härkingen, Wolfwil sowie Murgenthal AG sind ins Verfahren einzubeziehen.</p>