

Umfahrungsstrassenpolitik

Beurteilung von Strassenbegehren

Vollzugshilfe

April 2008

1. Einleitung und Zusammenfassung

Verschiedene Umfahrungsstrassenbegehren (z.B. Gerlafingen, Derendingen, Hägendorf, etc.) lassen die Notwendigkeit eines Standardverfahrens erkennen, wenn solche Anliegen von Gemeinden an den Kanton getragen werden. Da das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) Bauherr ist, muss der Entscheid, ob auf solche – meist auch in einem entsprechenden politischen Umfeld gestellte – Begehren einzutreten ist, breit abgestützt sein (Protokoll der KABUW vom 22.9.2006).

Eine aus Vertretern der Ämter für Verkehr und Tiefbau, Umwelt und Raumplanung zusammengesetzte Arbeitsgruppe hat deshalb im Auftrag der KABUW vorliegenden Bericht erarbeitet. Das primäre Ziel des Berichtes ist es, in einer ersten kurzen Beurteilung mit einem einheitlichen Raster Begehren für offensichtlich unzweckmässige Umfahrungsstrassen zu erkennen und begründet ablehnen zu können. Für Umfahrungsstrassenbegehren, welche die erste Triage überstehen wird eine vertiefte Beurteilung vorgeschlagen, welche im positiven Fall zu einer Planungsstudie nach VSS-Norm SN 640027 mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung führt. Falls daraus eine Umfahrungsvariante als Bestvariante resultiert, wird der Richtplan angepasst und ein Nutzungsplanverfahren durchgeführt. Schliesslich folgt die Sicherung der Finanzierung des Projektes und dessen Realisierung.

2. Grundlagen

Die massgeblichen kantonalen Planungsinstrumente für die Umfahrungsstrassenpolitik sind das Verkehrspolitische Leitbild (VLB) und der kantonale Richtplan 2000.

Gemäss VLB „prüft der Kanton die vorzeitige Realisierung (von Teilen) der im Richtplan festgesetzten Projekte der Umfahrung Klus und Schönenwerd und setzt die Planung und Projektierung der Dorfkernentlastung von Oensingen und Gerlafingen fort“ (Handlungsschwerpunkt „Erreichbarkeit von Zentren und Agglomeration“ / Lösungsansatz „Gesamtverkehrs- und Umfahrungsprojekte planen, projektieren und realisieren“).

Im Richtplan 2000 sind die Ortskernumfahrungen Schönenwerd und Klus festgesetzt. Die Ortskernumfahrung Oensingen ist als Zwischenergebnis und die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen worden. Für letztere ist die Zweckmässigkeit sowie die Linienführung und der Anschlusspunkt an das Entlastungsprojekt Olten zu prüfen.

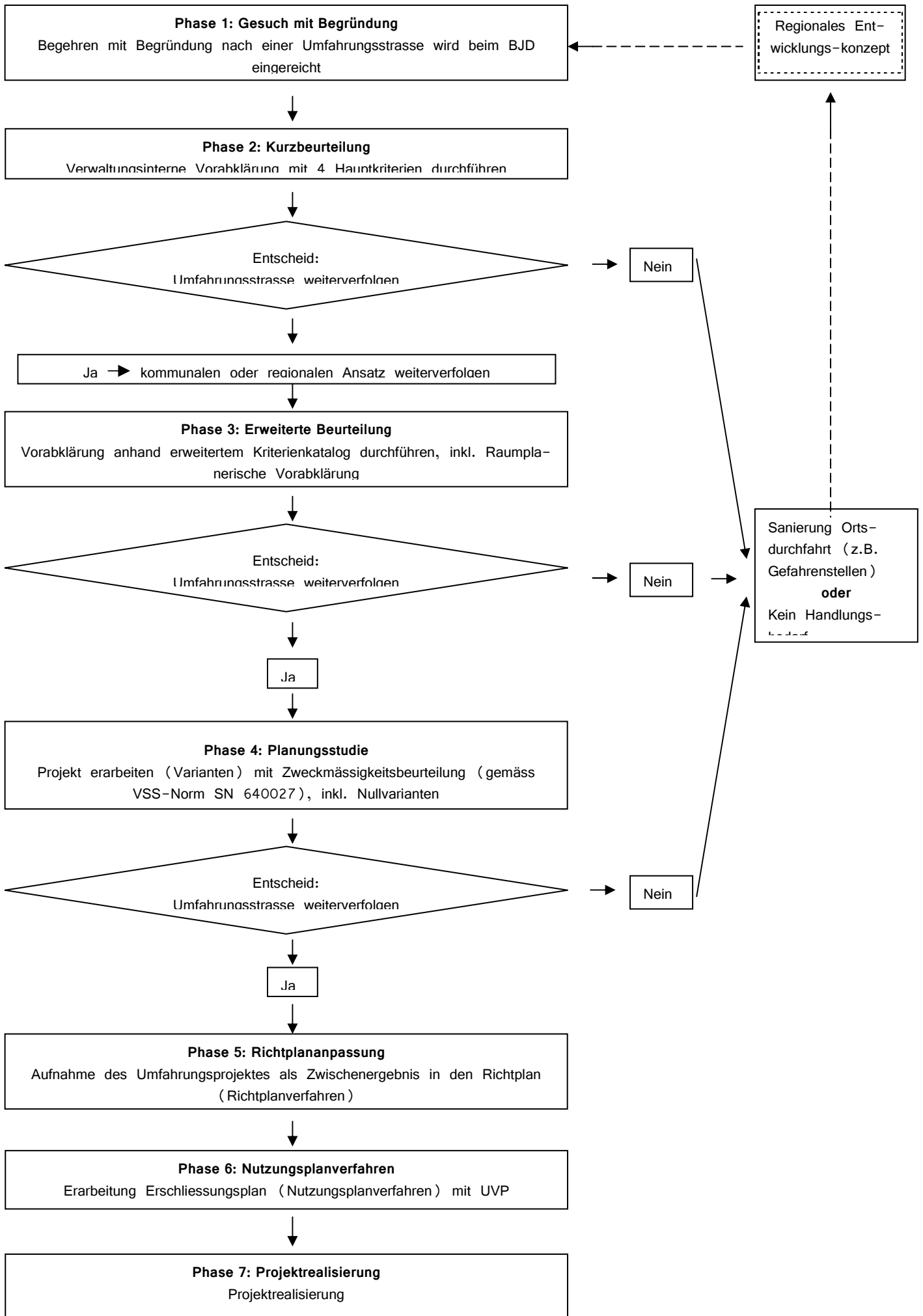
3. Vorgehen zur Behandlung von Umfahrungsstrassenbegehren

Verschiedene Gemeinden haben Begehren zur Realisierung von Umfahrungsstrassen gestellt. Diese Begehren sollen in einem standardisierten Ablaufverfahren und mit einem einheitlichen Raster beurteilt werden.

Dabei sollen offensichtlich unzweckmässige Umfahrungsprojekte frühzeitig identifiziert werden.

3.1 Ablaufschema

Das Ablaufschema auf der nächsten Seite zeigt 7 Phasen bis zur Projektrealisierung auf.



3.2 Gesuch mit Begründung (Phase 1)

Das Gesuch mit Begründung wird an das Bau- und Justizdepartement (BJD) eingereicht. Es enthält möglichst präzise Angaben zum Projektbegehren in den Bereichen Linienführung, Verkehr und Raumplanung. Das Gesuch enthält ferner Aussagen zum regionalen Kontext (regionale Sichtweise).

3.3 Kurzbeurteilung (Phase 2)

Ziel der Kurzbeurteilung ist, eine klare Haltung von Seiten Kanton hinsichtlich Umfahrungsstrassenbegehren zu erlangen. Anhand einer ersten, einfachen Abklärung soll festgestellt werden, ob aus Sicht des BJD eine Umfahrungsstrasse als mögliche Lösung für das Verkehrsproblem untersucht werden soll.

3.3.1 Vorgehen

Anhand von wenigen aussagekräftigen und leicht zu handhabenden Kriterien soll eine erste Vorselektion erfolgen. Aus dem erstellten umfassenden Kriterienkatalog werden folgende 4 Hauptkriterien festgelegt:

1. Verkehrsbelastung der Strasse
2. Schwerverkehrsanteil
3. Nutzungsstruktur
4. Anteil Durchgangsverkehr

Während zu den Kriterien 1–3 statistische Daten bestehen, müssen diese beim Kriterium 4 in der Regel erhoben werden (Nummernschilderhebungen, bzw. Videoanalysen).

Kurzbeurteilung von Umfahrungsstrassen: Beurteilungskriterien und Schwellenwerte (Phase 2)

Nr.	Beurteilungskriterien und Schwellenwerte
1	<p>Verkehrsbelastung Strasse</p> <p>> 15'000 Mfz/Tag oder</p> <p>> 10'000 Fz/Tag und Verkehrswachstum über dem Kantonsschnitt</p>
2	<p>Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr</p> <p>> 5 % Anteil am Gesamtverkehr <i>und</i> mindestens 1'000 LKW pro Tag</p>
3	<p>Nutzungsstruktur</p> <p>Anzahl betroffener Anwohner im Korridor von 50 m beidseits der zu entlastenden Strasse (mind. 500 Anwohner)</p>
4	<p>Anteil Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr</p> <p>> 50 % <i>und</i> mindestens 5'000 Fz./Tag</p>
<p>Beurteilung:</p> <p>Das Projekt erfüllt die Bedingungen für eine nähere Prüfung, wenn mindestens 2 Kriterien erfüllt sind.</p>	

3.3.2 Bewertungsergebnisse

Von den vier Kriterien müssen mindestens zwei erfüllt sein, damit eine Umfahrungsstrasse näher geprüft wird. Die Prüfung der ersten drei Kriterien erfolgt verwaltungsintern ohne grossen Bearbeitungsaufwand. Falls diese Prüfung dreimal negativ ausfällt, erübrigt sich eine kostenaufwändige Erhebung des Durchgangsverkehrsanteils (Kriterium 4).

3.3.3 Entscheid Umfahrungsstrasse weiterverfolgen ja/nein

Werden von den 4 Kriterien mindestens 2 erfüllt, sind die Bedingungen für das Weiterverfolgen der Projekte erfüllt.

3.4 Erweiterte Beurteilung (Phase 3)

In einem nächsten Schritt werden Vorabklärungen mittels einem erweiterten Kriterienkatalog durchgeführt. Dabei ist zu untersuchen, ob mögliche unlösbare Konflikte z.B. in den Bereichen Landschaftsschutz, Ortsbildschutz, Gewässerschutz, etc. in verschiedenen Entlastungskorridoren bestehen. Diese Abklärungen erfolgen bei Bedarf in einem regionalen Rahmen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der betroffenen Gemeinde(n), der Regionalplanungsorganisation, etc. unter der Federführung des Kantons begleitet die Arbeiten. Falls die Ergebnisse dieser zweiten Abklärungsstufe positiv ausfallen und geeignete Entlastungsräume ohne unlösbare Konflikte bestehen, können anhand definierter Rahmenbedingungen in einer Planungsstudie in Phase 4 konkrete Umfahrungsvarianten gesucht und anderen Lösungen (Alternativen) gegenübergestellt werden.

3.5 Planungsstudie (Phase 4)

Die Planungsstudie beinhaltet gemäss VSS Norm 640027 folgende Schritte:

- Situation analysieren
- Zielsetzung definieren
- Randbedingungen festlegen
- Projekt erarbeiten (Varianten)
- Projekt prüfen in Form einer Zweckmässigkeitsbeurteilung

In der Planungsstudie werden ökologische, ökonomische und soziale Aspekte geprüft.

Nur falls auch die Ergebnisse der Planungsstudie für eine Umfahrungsstrasse sprechen, kann eine solche weiterverfolgt werden.

3.6 Richtplananpassung (Phase 5)

Die ermittelte Bestvariante wird zumindest als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen. Zeigen die Ergebnisse, dass eine Umfahrung keine valable Option darstellt, werden andere Lösungen weiterverfolgt (z.B. Sanierung Ortsdurchfahrt (Betriebs- und Gestaltungskonzept für Ortsdurchfahrten). Somit ist gewährleistet, dass auch bei einem negativen Entscheid hinsichtlich Umfahrungsstrasse mit anderen Massnahmen eine Verbesserung der Situation angestrebt wird.

3.7 Nutzungsplanverfahren (Phase 6)

Die Erstellung eines Erschliessungsplans inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfolgt in einem relativ späten Zeitpunkt, wenn keine fachlichen "Killerkriterien" mehr zu erwarten sind. Dies ist auch die Voraussetzung für eine rasche Genehmigung des Erschliessungsplans durch den Regierungsrat.

3.8 Projektrealisierung (Phase 7)

Nach der Genehmigung des Erschliessungsplanes wird als Voraussetzung für die Realisierung die Finanzierung des Projekts gesichert und dieses ins Mehrjahresprogramm Tiefbau aufgenommen. Danach kann das Projekt realisiert werden.

Bau- und Justizdepartement
April 2008

Umfahrungsstrassenpolitik im Kanton Solothurn

Kriterienkatalog für erweiterte Beurteilung (Phase 3)

<i>Beurteilungskriterium</i>	<i>Nr.</i>	<i>Datenquelle</i>	<i>Bemerkungen</i>
Kurzbeurteilung			
Verkehrsbelastung der Strasse > 15'000 Mfz/Tag oder > 10'000 Mfz./Tag u. Verkehrswachstum über Kantonsschnitt, wobei die letzten zwei offiziellen Verkehrszählungen massgeblich	1	Daten aus Verkehrserhebung (AVT)	21 der 125 Gemeinden des Kt. SO erfüllten dieses Kriterium. Kanton AG: > 15'000 Mfz/Tag + überdurchschnittliches Verkehrswachstum
Schwerverkehrsanteil Anteil am Gesamtverkehr > 5 % und mindestens 1000 LKW/Tag	2	Daten aus Verkehrserhebung (AVT)	11 der 125 Gemeinden des Kt. SO erfüllen dieses Kriterium Kanton AG: Mehr als 8 % oder mehr als 1'000 LKW/Tag
Nutzungsstruktur Anzahl betroffener Anwohner im Strassenkorridor von 50 m beidseits der hauptsächlich zu entlastenden Strasse)	3	ha-Daten der Volkszählung (SOGIS)	Weitere Messgrösse wäre Anzahl betroffener Arbeitsplätze Kanton AG: Weiteres Hauptkriterium „Lage im Siedlungsgebiet“ (zentrumsnah, mittlere bis hohe Siedlungsdichte)
Anteil Durchgangsverkehr > 50 % und mindestens 5000 Mfz/Tag	4	Erhebung im Einzelfall (relativ aufwändig)	Kanton AG: > 50 % oder mehr als 8'000 Mfz/Tag
Erweiterte Beurteilung: Verkehrsplanerische Abklärungen			
Stausituation / Häufigkeit des Auftretens von Behinderungen (z.B. Bahnquerungen) / Zeitverluste (in 1 enthalten)	5	Im Einzelfall zu erheben	z.B. mehr als 100 Staustunden pro Jahr
Lärmimmissionen (in 1, 2 u. 3 enthalten)	6	Daten aus Strassensanierungsprogrammen oder Angaben aus Lärmkataster (AVT)	Erfassung Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Anteil der direkt Betroffenen im Vergleich zur gesamten Gemeindebevölkerung (in 3 enthalten)	7	Bevölkerungszahlen Kanton (Intranet)	Kriterium eher ungeeignet, (benachteiligt grosse Gemeinden)
Anzahl LV-Querungen (insbesondere die Hauptstrasse kreuzende Schulwege)	8	Erhebung Gemeinde, mit Angabe zu den Frequenzen	Insbesondere bei Sanierung Ortsdurchfahrt berücksichtigen

(bei Sanierung Ortsdurchfahrten berücksichtigen)			
Verkehrssicherheit (Unfälle, Verletzte und Tote, Angaben aus der Unfallstatistik) (bei Sanierung Ortsdurchfahrten berücksichtigen)	9	Kantonspolizei	Eliminierung Gefahrenstellen bei Sanierung Ortsdurchfahrt, schnell erhebbar

Öffentlicher Verkehr (öV-Linien, Behinderungen des öV durch Strassenverkehr, etc.) (in 1 enthalten)	10	AVT, TU	
Verkehrsmanagement (bestehen bereits entsprechende Einrichtungen? Sind sie optimiert?)	11	AVT, Beschrieb Gemeinde	Abschätzung Optimierungsmöglichkeiten beim bestehenden Verkehrsregime
Erweiterte Beurteilung: nachhaltigkeitsrelevante Abklärungen			
Isolierte kommunale Betrachtung oder regionale Betrachtung	12	Beschrieb Gemeinde	Beurteilung ob regionale Betrachtung zwingend erforderlich
Kurzer Beschrieb Ortsbild	13	ISOS, Beschrieb Gemeinde	Qualität, Schutzbestimmungen
Bestehende oder erwünschte Nutzungen im Zentrum (Wohnen, Gewerbe, Einkaufen? Zielsetzung der Gemeinde?), Umzonungsmöglichkeiten? Erschliessung neuer Entwicklungspotenziale / Synergien einer Umfahrungsstrasse mit der Erschliessung von bestehenden/künftigen Arbeitsplatzgebieten, Nachfrage nach Bauland, unüberbautes und erschlossenes Baulandangebot, Veränderungen in der Erschliessungsgunst (öV/MIV), Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung Städtebau: Belastung heute, Entwicklungsmöglichkeiten zukünftig?	14	Beschrieb Gemeinde	Nutzungen in Situationskarte einzeichnen, interpretieren
Landschaftsraum rundherum Schützenswerte Lebensräume, kant. Vorranggebiete Natur + Landschaft, unverbaute Räume/Zerschneidungseffekte, Nutzungskonflikte mit der Landwirtschaft (Fruchtfolgefleichen, Landwirtschaftsbetriebe, ökologischer Ausgleich, etc.) Konflikte mit anderen Nutzungszuweisungen (z.B. Gewässerschutz, Landschaftsschutz, Ortsbildschutz, Naturgefahren, etc.)	15	Beschrieb Gemeinde, Zonenplan, kant. Richtplan	Natur- und Landschaftsinventar in Situationskarte einzeichnen, interpretieren
Konfliktpotential mit anderen Entwicklungsoptionen (z.B. Wohnquartiere, Freizeitanlagen, Naherholungsräume)	16	Beschrieb Gemeinde, Zonenplan, kant. Richtplan	Konfliktpotentiale in Situationskarte einzeichnen, interpretieren
Mögliche Anzahl Kunstbauten, Über-/Unterführungen, zwingend erforderliche Tunnelabschnitte, Möglichkeit der Bündelung von Verkehrsträgern	17	Skizze möglicher Entlastungskorridore	Abschätzung aufgrund Annahme möglicher Entlastungskorridore, Abschätzung Kostenfaktor

Gemeinden im Kanton Solothurn, die Kriterien Verkehrsbelastung und/oder Schwerverkehrsanteil erfüllen

Gemeinde	Verkehrsbelastung > 15'000 Mfz./Tag oder > 10'000 Mfz./Tag u. Verkehrswachstum überdurchschnittlich	Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr > 5 % und mindestens 1'000 LkW pro Tag
Balsthal	Ja	Nein
Biberist	Ja	Nein
Däniken	Ja	Nein
Derendingen	Ja	Nein
Dornach	Ja	Nein
Dulliken	Ja	Nein
Egerkingen	Ja	Ja
Eppenberg-Wöschnau	Ja	Ja
Gerlafingen	Ja	Ja
Grenchen	Ja	Nein
Gretzenbach	Ja	Nein
Hägendorf	Ja	Ja
Härkingen	Nein	Ja
Kriegstetten	Ja	Nein
Oensingen	Ja	Ja
Olten	Ja	Ja
Rickenbach	Ja	Ja
Schönenwerd	Ja	Nein
Solothurn	Ja	Ja
Starrkirch-Wil	Ja	Nein
Wangen b.O.	Ja	Ja
Zuchwil	Ja	Ja