

Regierungsratsbeschluss

vom 14. März 2023

Nr. 2023/386

KR.Nr. A 0174/2022 (BJD)

Auftrag Fraktion SVP: Stopp ASTRA Bridge, Stopp künstliche Stauproduktion! Für eine vernünftige Verkehrspolitik Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird eingeladen, bei den zuständigen Bundesbehörden dergestalt aktiv zu intervenieren, dass die ASTRA-Bridge auf dem Nationalstrassen-Netz im Kanton bis zum Abschluss des Ausbaus der A1 auf sechs Spuren nicht mehr eingesetzt wird. Ebenfalls seien die Bundesbehörden aufzufordern, auf starre, nicht bedarfsgerecht gesteuerte Temporeduktionen unterhalb der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu verzichten. Bis zum Abschluss des A1-Ausbaus ist zudem im Einzugsbereich des A1-Ausbaus auf nicht dringend erforderliche kantonale und kommunale Baustellen auf den Hauptverkehrsachsen zu verzichten.

2. Begründung (Vorstosstext)

Die 2022 eingesetzte ASTRA-Bridge hat die in sie gesetzten Erwartungen in mehrfacher Hinsicht nicht erfüllt: So ist während ihres Einsatzes die A1 zwischen Wangen an der Aare respektive Luterbach und Kriegstetten zu Stosszeiten ebenfalls im Dauerstau. Dies nachdem bereits ab Mitte 2015 die starre Geschwindigkeitsreduktion zwischen Wangen an der Aare und Oensingen zwischen 06.30 und 08.00 Uhr und in der Gegenrichtung zwischen 16.30 und 18.00 Uhr (vgl. Schreiben des ASTRA vom 1. Juni 2016) zu einer für die Region unzumutbaren künstlichen Stauproduktion und zu einer Steigerung der Auffahrunfälle durch den berüchtigten «Handorgel»-Effekt geführt hat. Ein massiver Ausweichverkehr in die umliegenden Dörfer war die Folge, wobei es in Deitingen infolge der dort gleichzeitig eingerichteten kantonalen Baustelle auf der Hauptstrasse ebenfalls zu einem Verkehrskollaps gekommen ist. Auch konnten die Arbeiten unter der ASTRA-Bridge mangels genügender Platzverhältnisse nicht zielgerichtet und lege artis ausgeführt werden. Weitere derartige Experimente auf dem Buckel der werktätigen Bevölkerung sind nicht zumutbar.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Der vorliegende Auftragstext richtet drei Anliegen an die Regierung.

Erstens werden wir aufgefordert, uns bei den zuständigen Bundesbehörden, d.h. beim Bundesamt für Strassen ASTRA gegen den weiteren Einsatz der ASTRA Bridge beim Erhaltungsprojekt Recherswil - Luterbach einzusetzen.

Zweitens sollen wir uns dafür einsetzen, dass das ASTRA auf der A1 im Kanton Solothurn auf eine starre - nicht unmittelbar verkehrsabhängige - Temporeduktion unterhalb der auf Nationalstrassen grundsätzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit verzichtet.

Drittens sollen der Kanton und die Gemeinden im Perimeter des A1-Ausbaus darauf verzichten, bis zum Abschluss des 6-Streifenausbaus Luterbach - Härkingen, d.h. bis in das Jahr 2033 nicht dringend erforderliche Strassenbauarbeiten auszuführen.

3.1 Zur ASTRA Bridge

Gemäss Bundesgesetz über die Nationstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11) ist der Bund zuständig für den Bau, Ausbau sowie den Unterhalt der Nationalstrassen. Die entsprechenden Aufgaben werden vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) wahrgenommen. So zeichnet das ASTRA auch für das Erhaltungsprojekt Recherswil - Luterbach verantwortlich. Der Kanton Solothurn ist zusammen mit Gemeindevertretern aus dem Wasseramt nur in einer Begleitkommission vertreten. Diese wird von den Projektverantwortlichen regelmässig über den Projektfortschritt und die damit zusammenhängenden Auswirkungen orientiert.

Das ASTRA muss heute die Sanierungsarbeiten der Nationalstrassen (Belagsersatz) vorwiegend nachts ausführen. Dies insbesondere, um den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Durch den zunehmenden Verkehr werden die dazu verfügbaren Nachtfenster jedoch immer kürzer, so dass in absehbarer Zeit keine Sanierungsarbeiten ohne massive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durchgeführt werden können.

Das ASTRA verfolgt das Ziel, die Baustellen durch den Einsatz der ASTRA Bridge auf hochbelasteten Autobahnabschnitten konsequent vom Verkehr zu trennen, ohne dabei die Verkehrskapazität wesentlich zu reduzieren. Nur so wird es gemäss ASTRA in Zukunft überhaupt möglich sein, Unterhaltsarbeiten - auch tagsüber - ausführen zu können.

Um das Konzept der ASTRA Bridge weiterzuentwickeln, müssen Erfahrungen auch auf Autobahnabschnitten mit hoher Verkehrsbelastung gesammelt werden. Das ASTRA hat sich deshalb entschieden, den Piloteinsatz im Rahmen des Erhaltungsprojektes Recherswil - Luterbach durchzuführen.

Die ASTRA Bridge wurde am 19. April 2022 auf dem Autobahnabschnitt Recherswil - Luterbach in Betrieb genommen. Dabei entstanden Probleme bezüglich des Verkehrsflusses. Dieser hat sich zwar im Laufe des Einsatzes verbessert, erreichte jedoch nicht das gewünschte Niveau. So kam es in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zu grossen Staus. Dies führte zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Nicht zuletzt aufgrund dieser Erfahrungen wurde die ASTRA Bridge am Wochenende vom 25. Juni 2022 vorzeitig demontiert.

Das ASTRA konnte im Rahmen des bisherigen Piloteinsatzes trotzdem nützliche Erkenntnisse gewinnen:

- Die ASTRA Bridge funktioniert als Konstrukt wie erwartet (Statik sowie Montage und Verschiebung). Der Verkehr kann zweiseitig über die Baustelle geführt werden, während unter der Brücke gearbeitet werden kann.
- Die Belagsarbeiten unter der Brücke können bezüglich Ablauf, Geschwindigkeit und Qualität wie erwartet ausgeführt werden. Durch die Trennung von Baustelle und Verkehr kann sowohl die Sicherheit der Bauarbeitenden wie auch der Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Das ASTRA widerspricht somit der im Vorstosstext geäusserten Aussage, dass die Bauarbeiten mangels genügender Platzverhältnisse nicht zielgerichtet und «lege artis» ausgeführt werden konnten. Sämtliche Anforderungen betreffend Maschineneinsatz, Bauprogramm und Qualität seien erfüllt worden.

- Der Verkehrsfluss hat sich während der Einsatzdauer zwar verbessert, jedoch nicht auf dem gewünschten Niveau eingestellt. Insbesondere hat sich gezeigt, dass die Neigungen der Auf- und Abfahrtsrampen für den Lastwagenverkehr nicht optimal sind und angepasst werden müssen.

Sämtliche Erkenntnisse aus dem Einsatz im Jahr 2022 wurden bei der zwischenzeitlich erfolgten Optimierung der ASTRA Bridge berücksichtigt.

Die optimierte ASTRA Bridge wurde auf dem Lagerplatz in der Verzweigung Wiggertal bei Rothrist im September 2022 im Rahmen von Fahrtests getestet. Sie konnte dabei von allen Fahrzeugtypen ohne Einschränkungen mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren werden. Die Fahrtests wurden von Experten im Bereich der Fahrdynamik und Verkehrspsychologie der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt sowie Vertretern der ASTAG begleitet.

Das ASTRA plant, die optimierte ASTRA Bridge auf dem Abschnitt Rechterswil - Luterbach im Frühjahr 2024 erneut einzusetzen. Das ASTRA geht davon aus, dass sich die im Jahr 2022 aufgetretene Staubbildung nicht wiederholen wird und dass somit die Verkehrsbeeinträchtigungen nicht höher sein werden als mit einer konventionellen Baustellenverkehrsführung.

Im Jahr 2023 werden auf diesem Autobahnabschnitt keine Bauarbeiten ausgeführt.

Neben den technischen Massnahmen sollen auch die kommunikativen Massnahmen (Signalisation und Medien) ein wichtiges Instrument bei der Begleitung des erneuten Einsatzes der ASTRA Bridge sein. Mit der Überwachung des Verkehrs auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz will das ASTRA sicherstellen, dass allfällige Auswirkungen des Einsatzes der ASTRA Bridge frühzeitig erkannt werden und somit entsprechende Massnahmen zeitnah möglich sind.

Wir nehmen die positiven Resultate der Ergebnisse der zwischenzeitlich durchgeführten Optimierung der ASTRA Bridge zur Kenntnis. Wir sind jedoch erstaunt, dass das ASTRA die nun erfolgten Fahrtests nicht schon vor dem Ersteinsatz der ASTRA Bridge durchgeführt hat.

Wir erwarten vom ASTRA, dass die in Aussicht gestellte Überwachung des Verkehrs auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz konsequent umgesetzt wird, damit allfällige Verkehrsverlagerungen sofort erkannt werden. Zudem fordern wir vom ASTRA, dass im Falle solcher Verkehrsverlagerungen die ASTRA Bridge unverzüglich abgebaut wird.

3.2 Zum Verzicht auf Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der A1

Der vorliegend im Fokus stehende Autobahnabschnitt zwischen Luterbach und Härkingen gehört mit über hunderttausend Fahrzeugen pro Tag zu einem der am höchsten belasteten Nationalstrassenabschnitten der Schweiz.

Es kommt dabei ein System zur Geschwindigkeitsharmonisierung und für Gefahrenhinweise zur Anwendung. Dieses funktioniert zum Teil automatisch basierend auf den Messdaten der aktuellen Verkehrsbelastung. In ausserordentlichen Situationen kann das System jedoch auch manuell von der Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA in Emmen übersteuert werden.

Mit der verkehrsabhängigen Regulierung der Geschwindigkeit kann die Kapazität der Autobahnteilstrecke nachweislich erhöht werden.

Zwischen Wangen an der Aare und Oensingen befinden sich keine Detektoren zur Erfassung von Verkehrsmenge und Geschwindigkeit im Strassenkörper, weshalb auf diesem Abschnitt keine direkt verkehrsabhängige Steuerung möglich ist. Da eine direkte Steuerung des Verkehrs durch die Verkehrsoperatoren der Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA mit Hilfe von Vi-

deoüberwachung sehr aufwändig ist, werden die Signale und damit die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten jeweils von Montag bis Freitag während den Verkehrsspitzen zwischen 06.30 bis 08.00 Uhr und 16.30 bis 18.00 Uhr reduziert. Während der übrigen Zeit sowie an Wochenenden wird die Höchstgeschwindigkeit nach Bedarf reduziert. Den in der Begründung des Auftrags postulierten Zusammenhang zwischen der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit und Handorgel-Effekten kann das ASTRA nicht bestätigen. Zu Unfällen führen verschiedene andere Faktoren. Dazu gehören auf dem Abschnitt zwischen Wangen a.A. und Oensingen unter anderem die hohe Verkehrsdichte, aber auch die fallweise mangelnde Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden.

Ein Verzicht auf die temporäre Geschwindigkeitsreduktion zu fixen Zeiten zwischen Wangen a.A. und Oensingen würde aufgrund der beschränkten Verkehrskapazität zu zusätzlichen Unfällen und damit zu noch höherem Stauaufkommen führen. Deshalb unterstützen wir den Auftrag in diesem Punkt nicht.

Mit dem 6-Streifen-Ausbau A1 Luterbach - Härkingen wird für das hohe Verkehrsaufkommen mehr Fläche geschaffen, was die Kapazität erhöht. Die Notwendigkeit der zeitlichen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird damit obsolet werden.

Im Rahmen des 6-Streifen-Ausbaus A1 Luterbach - Härkingen wird auch das heutige Verkehrssystem modernisiert werden.

Nach Abschluss des 6-Streifen-Ausbaus und der damit zusammenhängenden Modernisierung des heutigen Verkehrssystems wird der Forderung somit zukünftig nachgekommen.

3.3 Zum Verzicht auf Baustellen auf dem Kantonsstrassennetz während des 6-Streifen-Ausbaus auf der A1

Gemäss der aktuellen Planung ist der 6-Streifen-Ausbau zwischen 2025 bis 2033 vorgesehen. Das ASTRA hat die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn sowie dem Tiefbauamt des Kantons Bern untersucht und dabei entsprechende Massnahmen zur Vermeidung der Verlagerung des Autobahnverkehrs auf das untergeordnete Strassennetz definiert.

Es sind folgende Grundsätze zur Vermeidung von Ausweichverkehr festgelegt:

- Vermeiden von Fahrstreifenreduktionen
- Fahrstreifenbreiten innerhalb der Baustellen wo möglich breiter als Norm
- Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich 80 km/h
- Notfallspur für Ereignisdienste
- Temporäre Fahrstreifenreduktionen nur in der Nacht.

Der 6-Streifen-Ausbau erfolgt in fünf Phasen:

Die Vorbereitungsarbeiten sind in den Jahren 2024 und 2025 vorgesehen. In dieser Phase wird der Verkehrsfluss und die Kapazität nicht beeinträchtigt.

In der zweiten Phase (ca. Mai 2025 bis Ende 2027) wird der «Abschnitt West» zwischen der Verzweigung Luterbach bis zum Anschluss Wangen a. A. ausgebaut. Dabei werden auch die Anschlüsse Oensingen und Egerkingen angepasst beziehungsweise neu gebaut. In der zweiten

Phase ist die Autobahn in beiden Richtungen auf je zwei Fahrspuren ohne sogenannte Verswenkungen befahrbar. Deshalb rechnet das ASTRA in der zweiten Phase - ausser in Ereignissen (Unfälle) - nur mit wenig Ausweichverkehr. Nicht zuletzt auch deshalb, weil mögliche Ausweichrouten über das untergeordnete Strassennetz wesentlich länger sind.

In der dritten Bauphase (2028 bis Mitte 2030) wird der «Abschnitt Mitte» zwischen dem Anschluss Wangen a.A. bis Anschluss Oensingen ausgebaut. Dabei ist die Autobahn weiterhin auf je zwei Fahrspuren befahrbar. Im Unterschied zum «Abschnitt West» kann jedoch auf Verswenkungen der Fahrspuren nicht verzichtet werden. Dies führt zu einer Reduktion der Verkehrskapazität. Das ASTRA rechnet damit, dass dabei die Kapazität während den Abendspitzen insbesondere in Fahrtrichtung Bern überschritten wird. Deshalb ist davon auszugehen, dass es zu einer Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Netz zwischen Oensingen und dem Anschluss Wangen a.A. kommen wird.

In der vierten Bauphase (ca. Mitte 2030 bis 2032) wird der «Abschnitt Ost» zwischen dem Anschluss Oensingen und der Verzweigung Härkingen ausgebaut. Die Verkehrsführung erfolgt analog dem westlichen Abschnitt. Gemäss aktueller Planung kann auf Verswenkungen verzichtet werden. Somit wird die Verkehrskapazität nicht wesentlich reduziert. Trotzdem wird auf diesem Abschnitt die Kapazitätsgrenze insbesondere am Abend überschritten. Dies wird ohne Massnahmen zu Ausweichverkehr auf die parallel verlaufende Kantonstrasse zwischen Egerkingen und Oensingen führen.

Um die während der Bauzeit entstehende Mehrbelastung auf das untergeordnete Netz möglichst zu begrenzen, sind bei den entsprechenden Ausfahrten Ausfahrtdosierungen mittels bestehenden oder temporären Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Ausfahrtdosierungen führen dazu, dass das Verlassen der Autobahn ebenfalls Zeit kostet und der Verbleib auf der Autobahn somit trotz Stau attraktiver ist.

Trotz den erwähnten Massnahmen sind die Baustellen auf dem untergeordneten Netz auf den möglichen Ausweichverkehr abzustimmen. Deshalb wurden im Rahmen der Analyse der verkehrlichen Auswirkungen der Bauarbeiten des 6-Streifen-Ausbaus die allfälligen Strassenbaustellen des Kantons und der Gemeinden erhoben. Der Zeitpunkt der Ausführung der einzelnen Vorhaben muss im Rahmen einer engen Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA, dem Amt für Verkehr und Tiefbau und den Gemeinden auf den 6-Streifen-Ausbau abgestimmt werden.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit geänderten Wortlaut:

Der Regierungsrat fordert vom ASTRA, dass die in Aussicht gestellte Überwachung des Verkehrs auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz konsequent umgesetzt wird, damit allfällige Verkehrsverlagerungen infolge des Einsatzes der ASTRA Bridge sofort erkannt werden und diese im Falle solcher Verkehrsverlagerungen unverzüglich wieder abgebaut wird.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt sicherzustellen, dass die kantonalen und kommunalen Strassenbaustellen im Rahmen einer engen Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA, dem Kanton und den Gemeinden zeitlich auf die Bauarbeiten respektive die verkehrlichen Auswirkungen des 6-Streifen-Ausbaus abgestimmt werden. Auf nicht dringende kantonale Strassenbauarbeiten ist zu verzichten.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/som) (2)
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat