

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Februar 2025

Nr. 2025/275

KR.Nr. I 0227/2024 (BJD)

**Interpellation Christof Schauwecker (Grüne, Zuchwil):
Fluchtverkehrsreduktionspotential durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten
Stellungnahme des Regierungsrates**

1. Vorstosstext

Um den Fluchtverkehr durch die Gemeinden, welcher im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 entstehen könnte, zu verhindern bzw. minimieren, hat der Regierungsrat verschiedene Massnahmen beschlossen. Die temporäre Einführung von Tempo 30-Strecken durch die Gemeinden, welche von Fluchtverkehr betroffen sein können, ist dabei keine der vom Regierungsrat vorgesehenen Massnahmen.

Gerne stelle ich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Welches sind die Strategien des Regierungsrates, die negativen Auswirkungen (Lärm, Umweltbelastung, Sicherheit) des Fluchtverkehrs, welcher auch trotz den getroffenen Massnahmen bleibt, für die betroffenen Gemeinden, deren Einwohnenden und andere Benützende des Strassenraumes, insbesondere Fussgänger und Fussgängerinnen, Schulkinder und Velofahrer und Velofahrerinnen abzufedern?
2. Wieso ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten als Mittel zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 nicht als Massnahme vorgesehen?
3. Was spricht aus Sicht des Regierungsrates dagegen, die Reduktion der Geschwindigkeit durch Ortsdurchfahrten in diesem Zusammenhang einzuführen?
4. Wurde die Reduktion der Geschwindigkeit durch Ortsdurchfahrten im Zusammenhang mit der Reduktion von Fluchtverkehr geprüft? Was war das Ergebnis dieser Prüfung?
5. Sofern eine solche Prüfung nicht durchgeführt wurde, ist der Regierungsrat bereit, diese kostengünstige und effiziente Massnahme zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 zu prüfen und gegebenenfalls zusätzlich zu den bereits vorgestellten Massnahmen einzuführen?
6. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Fluchtverkehrsreduktionspotential eines angepassten Temporegimes (Tempo 30) ein?
7. Wie hoch werden die Kosten einer solchen Massnahme eingeschätzt?
8. Inwiefern wurden die betroffenen Gemeinden, Verkehrs- und Umweltschutzorganisationen (welche?) angehört bei der Ausarbeitung der Massnahmen zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2024/1730 vom 29. Oktober 2024 hat der Regierungsrat die geplanten Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr während der Bauphase des 6-Streifen-Ausbaus der A1 zwischen Luterbach und Härkingen vorgestellt. Das entsprechende Massnahmenpaket ist folgendermassen aufgebaut:

1. Fixe Massnahmen Bundesamt für Strassen (ASTRA), (während der gesamten Bauzeit A1-Ausbau)
2. Basiskonzept Kanton (während der gesamten Bauzeit A1-Ausbau)
3. Teilkonzepte Kanton
 - a. Massnahmen 1. Priorität (während der Bauzeit einzelner Abschnitte)
 - b. Massnahmen 2. Priorität (bei Bedarf).
4. Vorbehaltene Massnahmen ASTRA (bei Bedarf).

Die seitens des ASTRA fix vorgesehenen Massnahmen umfassen zum einen eine im Regelfall zweispurige Verkehrsführung auf der A1 während der Bauzeit. Damit kann die heutige Kapazität auf der A1 aufrechterhalten werden. Eine Verschärfung der Stausituation durch die Bauarbeiten ist daher nicht zu erwarten. Zum anderen ist eine Bewirtschaftung der Ausfahrten mittels bestehender oder provisorischer Lichtsignalanlagen vorgesehen. Die damit verbundenen Wartezeiten machen es unattraktiv die Autobahn zu verlassen und dienen entsprechend der Vermeidung von Ausweichverkehr.

Ergänzt werden diese Massnahmen durch das Basiskonzept sowie die verschiedenen Teilkonzepte des Kantons. Diese Konzepte sehen im Wesentlichen zusätzliche Möglichkeiten zur Bewirtschaftung des Verkehrs auf dem Kantonsstrassennetz vor. Mittels Lichtsignalanlagen wird der Verkehr auf möglichen Ausweichrouten gezielt bewirtschaftet, um einerseits das Ausweichen von der Autobahn unattraktiv zu machen und andererseits eine übermässige Belastung der Ortsdurchfahrten zu verhindern.

Zusätzlich hat das ASTRA Massnahmen entwickelt, welche zum Einsatz kommen, falls die vorangehend beschriebenen Elemente zu wenig Wirkung zeigen würden. Es handelt sich dabei um rasch umsetzbare Massnahmen wie eine Regelung von Knotenpunkten mittels Verkehrsdienst oder die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur mittels provisorischer, baulicher Massnahmen.

Die Bauarbeiten werden durch ein Monitoring der Verkehrssituation auf der Autobahn sowie auf potenziellen Ausweichstrecken eng begleitet, so dass vorbehaltene Massnahmen bei Bedarf rasch ergriffen werden können. Eine enge Zusammenarbeit von Kanton und Bund ist dabei sichergestellt.

Der Regierungsrat ist nach wie vor überzeugt, dass damit ein wirksames Massnahmenpaket gegen den Ausweichverkehr zur Verfügung steht. Zu den im Rahmen der Interpellation aufgeworfenen Fragen nimmt er nachfolgend Stellung.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Welches sind die Strategien des Regierungsrates, die negativen Auswirkungen (Lärm, Umweltbelastung, Sicherheit) des Fluchtverkehrs, welcher auch trotz den getroffenen Massnahmen bleibt, für die betroffenen Gemeinden, deren Einwohnenden und andere Benützende des Strassenraumes, insbesondere Fussgänger und Fussgängerinnen, Schulkinder und Velofahrer und Velofahrerinnen abzufedern?

Die oberste Priorität des Regierungsrats besteht darin, Fluchtverkehr so weit wie möglich zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Verkehrsmenge in den Siedlungsräumen entlang der A1 sowohl hinsichtlich Verkehrssicherheit als auch Umweltauswirkungen verträglich bleibt. Dieses Ziel wird durch die beschlossenen Massnahmenpakete des ASTRA und des Kantons wesentlich unterstützt. Sollte sich über die bereits festgelegten Massnahmen hinaus zusätzlicher Handlungsbedarf ergeben, können durch die sogenannten vorbehaltenen Massnahmen des ASTRA rasch Verbesserungen erzielt werden. Konflikträchtige Verkehrssituationen lassen sich mit kleinen baulichen Eingriffen, wie provisorischen Fussgängerschutzinseln oder dem gezielten Einsatz von Verkehrsdiensten, entschärfen. Auch innerhalb der kantonalen Konzepte besteht die Möglichkeit, bei Bedarf weitere Massnahmen umzusetzen. So sind beispielsweise zusätzliche Dosierstellen vorgesehen, die aktiviert werden könnten, falls sich an bestimmten Stellen im Strassenetz vermehrter Ausweichverkehr zeigt.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wieso ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten als Mittel zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 nicht als Massnahme vorgesehen?

Einleitend ist zu bemerken, dass Tempo 30 eine geeignete Massnahme darstellen kann, um die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs auf umliegende Nutzungen zu vermindern. Ob Tempo 30 für eine spezifische Situation geeignet ist, muss jedoch mittels einer umfassenden Interessenabwägung abgeklärt werden. Im vorliegenden Fall handelt es sich zudem um eine spezielle Situation, da eine Temporeduktion keine dauerhafte Massnahme darstellen würde, sondern nur für die Zeitdauer des 6-Streifen-Ausbaus umgesetzt würde.

Im Rahmen der Erarbeitung der Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr wurde die Einführung von Tempo 30 als Massnahme geprüft: Gegenüber den vorgesehenen Massnahmen, welche primär auf eine Bewirtschaftung des Verkehrs setzen, sieht der Regierungsrat eine Temporeduktion allerdings aus verschiedenen Gründen als nachteilig an.

Eine grosse Herausforderung bei der Entwicklung von Massnahmen gegen den Ausweichverkehr ist es, den lokalen Verkehr nicht übermässig zu beeinträchtigen. Mit den vorgesehenen Dosieranlagen, welche nur eingeschaltet werden, wenn auch effektiv ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Folge von Ausweichverkehr vorhanden ist, ist gewährleistet, dass der lokale Verkehr in der Regel ungehindert passieren kann. Eine solch flexible Handhabung wäre bei fixen Temporeduktionen nicht möglich. Der lokale Verkehr wäre immer von Zeitverlusten betroffen. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass eine solche Massnahme unverhältnismässig wäre und die Akzeptanz bei der Bevölkerung nicht gegeben wäre.

Auch eine Umsetzung von Temporeduktionen mittels Wechselsignalen (abhängig vom Verkehrsaufkommen) wurde angedacht. Es hat sich jedoch rasch gezeigt, dass dies mit sehr hohen Kosten verbunden wäre, da eine Vielzahl solcher Signale beschafft werden müsste. Neben den Ortseinfahrten müssten an allen Einmündungen in betroffenen Strassen Wechselsignale inkl. der nötigen Stromanschlüsse erstellt werden. Angesichts der beschränkten Zeitdauer des 6-Streifen-Ausbaus stehen die zu erwartenden Kosten für eine solche Massnahme in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen. Diese Alternative wurde daher ebenfalls verworfen.

Aus diesen Gründen erachtet der Regierungsrat eine Temporeduktion auf Ortsdurchfahrten nur als zielführend, wenn es sich dabei um Strecken handelt, bei welchen eine Temporeduktion für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder Vermeidung von übermässigen Umweltauswirkungen auch mittel- bis langfristig nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Auf eine temporäre Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen wird verzichtet - das bestehende Massnahmenpaket wird als geeignet erachtet. Die Prüfung einer Einführung von Tempo 30 erfolgt auf Antrag einer Gemeinde oder im Rahmen von Sanierungsprojekten ausserhalb des Konzepts Ausweichverkehr.

3.2.3 Zu Frage 3:

Was spricht aus Sicht des Regierungsrates dagegen, die Reduktion der Geschwindigkeit durch Ortsdurchfahrten in diesem Zusammenhang einzuführen?

Für die Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Ausführungen zu Frage 2.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wurde die Reduktion der Geschwindigkeit durch Ortsdurchfahrten im Zusammenhang mit der Reduktion von Fluchtverkehr geprüft? Was war das Ergebnis dieser Prüfung?

Für die Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Ausführungen zu Frage 2.

3.2.5 Zu Frage 5:

Sofern eine solche Prüfung nicht durchgeführt wurde, ist der Regierungsrat bereit, diese kostengünstige und effiziente Massnahme zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 zu prüfen und gegebenenfalls zusätzlich zu den bereits vorgestellten Massnahmen einzuführen?

Für die Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Ausführungen zu Frage 2.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Fluchtverkehrsreduktionspotential eines angepassten Temporegimes (Tempo 30) ein?

Die Reduktion des Fluchtverkehrs wäre abhängig von der Länge der Abschnitte mit einer Temporeduktion. Zu beachten ist dabei aber, dass die Akzeptanz von Temporeduktionen bei übermässig langen Abschnitten nicht mehr gegeben ist und das Tempolimit entsprechend häufig überschritten würde. Zusätzlich wäre auch der öffentliche Busverkehr von entsprechenden Zeitverlusten betroffen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie hoch werden die Kosten einer solchen Massnahme eingeschätzt?

Die Kosten müssten von Fall zu Fall ermittelt werden und sind abhängig vom Umfang der erforderlichen baulichen Massnahmen.

3.2.8 Zu Frage 8:

Inwiefern wurden die betroffenen Gemeinden, Verkehrs- und Umweltschutzorganisationen (welche?) angehört bei der Ausarbeitung der Massnahmen zur Reduktion des Fluchtverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1?

Die betroffenen Gemeinden wurden eng in die Ausarbeitung der Massnahmen zur Reduktion des Fluchtverkehrs auf das untergeordnete Strassennetz im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 einbezogen. Für die betroffenen Gemeinden wurde im Mai 2024 eine Informationsveranstaltung angeboten - anschliessend wurden die vorgesehenen Massnahmen einzeln mit den Standortgemeinden besprochen. Das Konzept wurde auf dieser Basis optimiert und konkretisiert. Nach Vorliegen der Detailplanung zu den flankierenden Massnahmen mit Dosieranlagen während des Baus des 6-Streifenausbaus A1 Luterbach-Wangen a.A. (1. Etappe) wird im Frühling 2025 eine Informationsveranstaltung stattfinden, zu der auch die Verkehrs- und Umweltschutzorganisationen eingeladen werden.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Verkehr und Tiefbau (sro, stp)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat