

Regierungsratsbeschluss

vom 18. November 2008

Nr. 2008/1995

KR.Nr. K 111/2008 (BJD)

Kleine Anfrage Barbara Wyss Flück (Grüne, Solothurn): Umfahrungsstrassenpolitik; Beurteilung von Strassenbegehren; Vollzugshilfe vom April 2008 (26.08.2008) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Grundsätzlich ist die in der Einleitung geäusserte Absicht, unzweckmässige Umfahrungsstrassen zu erkennen und begründet ablehnen zu können zu begrüssen, denn damit können nicht unwesentliche Planungskosten eingespart werden. Die genannte Vollzugshilfe wirft aber ihrerseits Fragen auf.

Ich bitte um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass immerhin 11 Gemeinden ohne Weiteres die zwei ersten der geforderten Kriterien erfüllen und daraus entsprechende Begehren ableiten könnten?
2. Warum setzt der Kanton Solothurn (willkürlich) tiefere Schwellenwerte als der im Vergleich aufgeführte Kanton Aargau?
3. Die in der Vollzugshilfe genannten Kriterien beziehen sich ausschliesslich auf gemessene oder geschätzte Nachfrage (Fahrten). Demgegenüber verlangt das RPG im Kanton Solothurn grundsätzlich eine angebotsorientierte Strassenplanung. Wie rechtfertigt der Regierungsrat diesen Widerspruch zum RPG?

2. Begründung

Die Vollzugshilfe widerspricht teilweise dem Raumplanungsgesetz, das eine angebotsorientierte Strassenplanung verlangt. Mit der publizierten Kriterienliste wird unter Umständen das Gegenteil der in der Einleitung genannten Absicht erreicht: Gemeinden könnten ein Recht auf Planung einer Umfahrungsstrasse ableiten, wenn mehrere Kriterien erfüllt sind.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Zu Frage 1

Ja. 11 Gemeinden im Kanton Solothurn weisen sowohl eine Verkehrsbelastung von mindestens 15'000 Mfz./Tag oder mindestens 10'000 Mfz./Tag und ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum (Kriterium 1) sowie einen Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr von mindestens 5 % und mindestens 1'000 LKW/Tag auf. Das Erfüllen beider Kriterien bedeutet, dass eine Umfahrungsstrasse anhand eines erweiterten Kriterienkataloges näher geprüft wird. Daraus kann kein Recht auf die Planung und Realisierung einer Umfahrungsstrasse abgeleitet werden.

3.2 Zu Frage 2

Wir haben nicht (willkürlich) tiefere Schwellenwerte als der im Vergleich aufgeführte Kanton Aargau gesetzt.

Zum Kriterium Verkehrsbelastung:

21 von 125 Gemeinden, also 17 % erfüllen das Kriterium 1. Würde man die Schwellenwerte des Kantons Aargau verwenden, so wären es lediglich zwei Gemeinden weniger. Der Unterschied ist also klein. Der Kanton Solothurn hat generell geringere Verkehrsbelastungen als der Kanton Aargau, deshalb haben wir die Schwellenwerte bei diesem Kriterium entsprechend leicht herabgesetzt.

Zum Kriterium Schwerverkehrsanteil:

11 von 125 Gemeinden, also 9 %, erfüllen das Kriterium 2. Hier haben wir im Vergleich zum Kanton Aargau eine leicht strengere Bewertung angewendet. Würde man das Kriterium des Kantons Aargau, mehr als 8 % oder mehr als 1'000 LKW/Tag anwenden, so würden zusätzlich vier weitere Gemeinden das Kriterium erfüllen.

3.3 Zu Frage 3

Die in der Vollzugshilfe genannten Kriterien beziehen sich nicht ausschliesslich auf Nachfragewerte (Fahrten). Bereits bei den Kurzbeurteilungskriterien spielen auch raumplanerische Aspekte eine Rolle (Kriterium „Nutzungsstruktur“). Die erweiterte Beurteilung umfasst schliesslich sowohl verkehrsplanerische als auch andere, nachhaltigkeitsrelevante Beurteilungskriterien und ergibt ein umfassendes Bild, welches die Notwendigkeit eines allfälligen künftigen Umfahrungsstrassenangebotes erst beurteilen lässt. Dementsprechend gibt es auch keinen Widerspruch zur Raumplanungsgesetzgebung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Raumplanung (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat