

Regierungsrat

Rathaus
4509 Solothurn
www.so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Moritz Leuenberger, Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Solothurn, 25. März 2003

Entwürfe Sachpläne Schiene/öV und Strasse (Konzeptteile) / Stellungnahme des Kantons Solothurn

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zu den Entwürfen der Sachpläne Schiene/öV und Strasse (Konzeptteile).

Die Entwürfe zu den Konzeptteilen des Sachplans Schiene/öV und des Sachplans Strasse wurden im Sinne der Informationspflicht und der Mitwirkungsrechte öffentlich aufgelegt. Bürgerinnen und Bürger (Privatpersonen) sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts konnten sich zu den Sachplanentwürfen äussern. Die Auflage erfolgte vom 22. November bis 20. Dezember 2002 in den amtlichen Publikationsorganen.

Folgende Regionen, Gemeinden und Institutionen haben eine Stellungnahme eingereicht:

Region Thal, Virtuelle Stadt Thal-Gäu-Oberaargau, Repla Grenchen-Büren, Stadt Olten, Stadt Grenchen, Gemeinde Egerkingen, Forum Regio Plus Schwarzbubenland und VCS Solothurn. Von Privatpersonen gingen keine Stellungnahmen ein.

Die kantonale Raumplanungskommission wurde an ihrer Sitzung vom 28. November 2002 von den verantwortlichen Bundesstellen direkt über die Sachpläne und deren Auswirkungen auf den Kanton Solothurn informiert.

Unsere Stellungnahme gliedern wir in einen **allgemeinen Teil**, welcher sich eng an die Kernvernehmlassung der BPUK/KöV anlehnt, bei welcher wir mitgewirkt haben, und in einen **speziellen Teil**, welcher die kantonsspezifischen Anliegen und Detailanträge beinhaltet. Er ergänzt den allgemeinen Teil und fasst die Ergebnisse der kantonalen Anhörung zusammen.

Die verwaltungsexternen Stellungnahmen legen wir diesem Schreiben ohne Ergänzungen und Kommentare bei.

I. Allgemeiner Teil

1. Vorbemerkung

Die beiden Sachpläne weisen einen inneren Zusammenhang auf, was zwar auch nach Aussen durch eine (leider nur teilweise) deckungsgleiche Formulierung der grundsätzlichen und konzeptionellen Kapitel deutlich wird. Eine inhaltliche Harmonisierung „Ziel: Sachplan Verkehr“ wäre wünschenswert. Zumindest sollten die weiteren Arbeiten in diese Richtung gehen (Form, Gestaltung, Umfang und genaue Abgrenzung müssten noch genau geklärt werden). Auch aus diesen Gründen macht es Sinn, nur eine einzige Stellungnahme zu beiden Sachplanentwürfen auszuarbeiten. Dies bedeutet, dass dort wo nicht ein spezifisches Thema angesprochen wird, die Ausführungen für beide Sachpläne gelten. Es wird zudem im allgemeinen Teil in diesem Schreiben darauf verzichtet, zu allen Punkten Stellung zu nehmen, sondern es erfolgt eine Beschränkung auf die wichtigsten Themen.

2. Prinzipielles

2.1 Generelle Unterstützung - offene Fragen zu den Inhalten

Der Kanton Solothurn begrüsst das Bestreben des Bundes, die Grundzüge der eidgenössischen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung festzuhalten. Die vorgelegten Sachplanentwürfe geben einen guten Überblick. Wir anerkennen die grosse Arbeit und haben uns damit intensiv auseinandergesetzt. Dennoch und gestützt darauf äussern wir zum Teil gewichtige Bedenken zu den konkreten Inhalten, zu Verfahren und Form. Wir betrachten die beiden Dokumente folglich als Arbeitsberichte, die in einigen grundsätzlichen Fragen noch vertieft und überarbeitet und in Sachaussagen konkretisiert werden müssen.

Die vorgelegten Entwürfe erfüllen in der heutigen Form darum den Ansprüchen von Sachplänen noch nicht. Die faktischen Auswirkungen werden nämlich bedeutend sein. Es wird bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass Sachpläne des Bundes für dessen Behörden rechtsverbindlich sind. Deshalb müssen die grundsätzlichen Unklarheiten ebenso wie solche in den einzelnen Aussagen zuerst bereinigt werden.

Wir vermissen eine gesamtheitliche Einordnung der Aussagen in langfristige Perspektiven. Die verschiedentlich bemerkbare alleinige Ausrichtung auf heute gegebene konkrete Verhältnisse, die sich kurzfristig ändern können (wirtschaftliche/finanzielle sowie technische Entwicklung), entspricht der Zielsetzung von Sachplänen nicht. Diese müssen auf die längerfristige Entwicklung ausgerichtet sein.

Eine kürzerfristige Konzeption lässt sich nur begründen, wenn die Sachpläne auch als ständiger Prozess für die Weiterentwicklung gewertet werden. In eine entsprechende Weiterentwicklung müssen die Kantone als Direktbetroffene und Partner auf jeden Fall einbezogen werden.

Durch den Einbezug wird den Kantonen gleicherweise erleichtert, längerfristig zu planen (Beispiele sind die Projekte Bahn 2000 2. Etappe und Agglomerationsprogramme / Agglomerationsverkehrsfinanzierung). Diese Mitwirkung ist von eminenter Bedeutung.

Antrag 1

Die Kantone sind in konkreter Weise in die Weiterbearbeitung der Sachpläne miteinzubeziehen. Das Mitwirkungsverfahren soll sich nicht auf Vernehmlassungen zu Textdokumenten beschränken.

2.2 Stellenwert gegenüber anderen Projekten

Es besteht eine grosse Unsicherheit bezüglich des Stellenwertes der beiden Sachpläne. Viele wesentliche Vorgaben sind gemäss Aussagen der Sachpläne noch nicht spruchreif und werden in anderen Verfahren festgelegt. Es sind dies insbesondere Bahnreform 2, die Avanti-Initiative, resp. der Gegenvorschlag des Bundesrates, der Neue Finanzausgleich (NFA) und Bahn 2000, 2. Etappe. Die beiden Sachpläne können diese Vorgaben nicht vorwegnehmen.

Antrag 2

Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Sachpläne Schiene und Strasse sind noch zu wenig gefestigt. Eine Genehmigung kann erst erfolgen, wenn Klarheit über folgende Projekte besteht:

- *Neuer Finanzausgleich NFA*
- *Bahnreform 2*
- *Avanti-Initiative/Gegenvorschlag*
- *Bahn 2000 2. Etappe*

Von einer Genehmigung des Konzeptteiles durch den Bundesrat ist im heutigen Zeitpunkt aus formellen wie inhaltlichen Gründen abzusehen.

2.3 Koordination in Festlegungen und Vorgehen

Wie eingangs bereits erwähnt, müssen die beiden Sachpläne Strasse wie Schiene/öV in einem sachlichen Zusammenhang betrachtet und gewertet werden. Die raumplanerischen Verfahren sind dabei zu berücksichtigen. Noch viel mehr gilt dies für die tatsächliche Umsetzung. Nur so können die gegenseitigen Beeinflussungen und Abhängigkeiten bedacht werden. Unsicherheit schafft dabei auch die Tatsache, dass die Ausarbeitung der Objektblätter in einen zweiten Arbeitsschritt verlegt wird. Weder die zu behandelnden Objekte noch die Inhalte sind im heutigen Zeitpunkt ersichtlich.

Antrag 3

Der Inhalt der Objektblätter (was dort geregelt werden kann) muss wenigstens in Umrissen bekannt sein.

2.4 Formale Hinweise

Die beiden Sachpläne sind nicht einfach zu lesen. Sie sind umfangreich. Viele Aussagen sind sehr allgemeiner Natur ohne direkten Bezug zu raumplanerischen Belangen. Eine ganze Reihe von Aussagen haben eher finanzpolitischen als verkehrspolitischen oder raumplanerischen Inhalt und bleiben meist unverpflichtend.

Antrag 4

Die Inhalte sind generell zu straffen. Die allgemeinen Teile I, II und III aus beiden Sachplänen sind in ein gemeinsames Dokument zusammenzufassen. Sie sind auf weiten Strecken wortgleich und unterscheiden sich nur in wenigen Details.

3. Finanzen

Die Sachpläne entwickeln die Netze, ohne die finanziellen Konsequenzen zu berücksichtigen oder zu beziffern. Schliesslich wird eine Abwägung des volkswirtschaftlichen Nutzens gegenüber reinen Kostenüberlegungen vermisst. Eine langfristige Planung bedarf eben nicht nur der Definition von Zielen (Sachdefinitionen wie zur „Grundversorgung“), sondern auch der ebenfalls langfristigen wirtschaftlichen Sicherung. Dazu verhelfen so genannte zweckgebundene Finanzierungsfonds. Es ist somit sachplangerecht, wenn entsprechende Hinweise auf zu entwickelnde Szenarien aufgenommen und festgeschrieben werden. Damit wird auch bestätigt, dass diese Mittel für den vorgesehenen Zweck und nur für diesen verwendet werden dürfen.

Antrag 5

Nicht nur das Angebot ist zu nennen, sondern auch die finanziellen Auswirkungen für die Kantone sind zu beziffern.

Es müssen sodann verschiedene Szenarien für die Finanzierung entwickelt werden wie:

•Schiene: Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)

•Strasse: Separater Fonds für die Finanzierung des Strassen- und Agglomerationsverkehrs

4. Verfahren

4.1 Kantonale Richtpläne

Das Verhältnis der Sachpläne zu den Richtplänen der Kantone ist unklar umschrieben. Der Richtplan der Kantone ist Grundlage auch für die Sachplanungen des Bundes. Eine Kompetenzverschiebung über das Instrument Sachpläne ist formell zwar nicht möglich, darf aber auch faktisch nicht erfolgen. Wir verlangen, dass die Sachpläne sich an die Abgrenzungen halten und diese nennen sowie sich zu den Verfahrensfragen (inkl. Koordination und Zusammenarbeit) äussern.

Antrag 6

Die Sachpläne sollen durch eine konkrete und formelle Darstellung des raumplanerischen Koordinations- resp. Mitwirkungsverfahrens der Kantone ergänzt werden.

4.2 Nachhaltigkeitsprüfung

Nachhaltigkeit bedeutet ein ausgewogenes Verhältnis der drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. In diesem Zusammenhang muss bei Nachhaltigkeitsüberlegungen unter anderem auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen einbezogen werden. Wir begrüssen das Prinzip der Nachhaltigkeit im Grundsatz und Inhalt, weil letztlich jedes Projekt danach ausgerichtet werden muss.

Eine spezielle und separate Prüfung der Nachhaltigkeit als neues bundesrechtliches Verfahren ist indessen nicht vorzusehen; sie kann allenfalls im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung 1. Stufe durchgeführt werden.

Eine Nachhaltigkeitsprüfung darf weder direkt noch indirekt einen vermehrten Verwaltungsaufwand nach sich ziehen. Als neues und zusätzliches Verfahren lehnen wir die Nachhaltigkeitsprüfung ab. Ein neues Verfahren birgt zudem die Gefahr der Verfahrensverlängerung in sich.

Antrag 7

Die Prüfung der Nachhaltigkeit hat im Rahmen der bestehenden bundesrechtlichen Verfahren zu erfolgen und nicht als zusätzliches Verfahren.

5. Verkehr in den Agglomerationen

Die Sachpläne nehmen die Hauptstossrichtung des Gegenvorschlages des Bundesrates zur Avanti-Initiative auf und formulieren sie als sachplangerecht. Dieses Vorgehen vermag nicht zu befriedigen, weil es zu eng ist.

Wir begrüssen und unterstützen die Zielsetzungen des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative als Lösungsvorschlag für ein aktuelles und dringendes Verkehrsproblem. Gewichtige Fragen müssen indessen noch geklärt werden, sodass die Sachplanreife noch nicht gegeben ist, insbesondere auch die (hier unbefriedigende) Definitionen der Agglomerationen, die vielmehr ziel- und sachbezogen zu erfolgen haben.

Hinzu kommt, dass die Sachpläne das Prinzip der Nachhaltigkeit zum Ziel haben. Bei der Konkretisierung der Netze und Ausbauprogramme im Agglomerationsverkehr werden vor allem Kapazitätsüberlegungen in den Vordergrund gestellt. Durch die Darstellung des Agglomerationsverkehrs (schwergewichtig auf Grossagglomerationen) wird der Eindruck erweckt, dass die Mittel nun auf diesen Bereich zu konzentrieren seien. Dabei ist aber Verkehr und dessen Sicherung und Ausbau gesamtschweizerisch zu betrachten und die Regionen sind gemäss ihrer Bedürfnisse einzubeziehen. Folglich sind Fragen wie ländlicher Raum, Tourismus etc. gleicherweise einzubeziehen und entsprechend zu berücksichtigen.

Antrag 8

Der Agglomerationsverkehr (nach erfolgter Klärung, Abgrenzung und Positionierung) soll in den Sachplänen aufgenommen werden. Indessen darf er nicht in reiner Abhängigkeit von der Avanti-Initiative, bzw. des Gegenvorschlages formuliert werden.

6. Netze

6.1 Schienennetz

Wir sind der klaren Ansicht, das Schienennetz könne im heutigen Zeitpunkt im Sachplan nicht festgeschrieben werden. Zuerst müssen die Fragen und Inhalte der Bahnreform 2 festgelegt sein, was nicht der Fall ist. Die Bahnreform 2 muss grundsätzliche Fragen prüfen und Einflüsse und Abhängigkeiten von Verkehrslinien (die nicht nur Wege, sondern auch Verbindungen mit raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Konsequenzen sind) prüfen und aufzeigen. Neben der formalen Netzaufteilung hat sich die Bahnreform hier auch über die langfristigen finanziellen Konsequenzen (auch zwischen Bund und Kantonen) zu äussern, mithin die Gleichstellung von SBB und KTU.

Die Unterteilung des Schienennetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz ist nicht akzeptabel; insbesondere die Randregionen werden dadurch benachteiligt. Die Konferenz der kantonalen Direktionen des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat sich mit Eingabe vom 2. bzw. 8. Mai 2002 an das BAV – gestützt auf eine Abstimmung unter den Kantonen – bereits dahin geäußert. An dieser Stelle sei auf diese Eingabe hingewiesen, die zum integrierten Bestandteil dieser Vernehmlassung erklärt wird.

Antrag 9

Die Grundlagen für die Festlegung des Schienennetzes sind im Rahmen der Bahnreform 2 zu erarbeiten. Es kann erst dann in den Sachplan aufgenommen werden.

6.2 Strassennetz

Wir sind der Meinung, dass die Aufnahme eines nationalen Strassennetzes in den Sachplan zweckmässig ist, dieses aber zusammen mit den Kantonen weiterentwickelt werden muss. Über den Sachplan kann zudem die rechtliche Kompetenzfrage nicht geändert werden.

Wir akzeptieren das Prinzip der 2 Netzhierarchien, melden aber im speziellen Teil unsere berechtigten Netzergänzungen an. Die Grundsatzfrage über weitere Autobahnanschlüsse ist leider nicht erörtert.

Damit sind die vorgelegten Netzpläne unseres Erachtens noch nicht konsensfähig. An dieser Stelle weisen wir nochmals auf das Strassennetz hin, das von der KIK erarbeitet und von der BPUK als gemeinsamer Vorschlag und tragfähige Basis akzeptiert wurde. Dieses geht richtigerweise von der Definition eines Netzes von Strassen von nationaler Bedeutung aus. Gestützt darauf sind eine allfällige Begrenzung und Definition für die Finanzierung möglich. Diese Weiterentwicklung hat in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu erfolgen.

Antrag 10

Die Kriterien und Methoden für die Netzentwicklung sind zu ergänzen. Als Beispiele können angefügt werden: Zentrenhierarchie der kantonalen Richtpläne, wirtschaftliche Entwicklung des ländlichen Raums, touristische Destinationen, grenzüberschreitender Verkehr, Alpenüberquerungen, Schutz vor Naturgefahren, Erreichbarkeit, etc.

Antrag 11

Die vorgelegten Netzpläne sind lediglich als Vororientierungen zu betrachten und nicht als Festsetzung. Netzergänzungen werden erforderlich sein.

6.3 ÖV auf der Strasse

Das für uns wichtige Thema des öV auf der Strasse ist nicht ausgeführt. Im Sachplan Schiene/öV wird die Grundversorgung als Aufgabe des Bundes aufgelistet. Im Sachplan Strasse, in welchem konkrete Lösungen für den Busverkehr skizziert werden sollten, ist das entsprechende Kapitel noch nicht bearbeitet.

Schliesslich kann der öV auf der Strasse nicht unabhängig vom übrigen Verkehr – speziell öffentlichen Verkehr – behandelt werden, ist er doch in die Transportkette zu integrieren. Auch hier sind die Grundvoraussetzungen zu prüfen und einzubeziehen.

Antrag 12

Das Thema öV auf der Strasse muss abgehandelt werden. Es ist vom BAV und ASTRA gemeinsam zu bearbeiten und in den gemeinsamen Teil (siehe Antrag 4) zu integrieren.

7. Lärm

Das Lärmschutz- und Lärmsanierungskonzept bei der Schiene wird trotz dem generellen Hinweis auf das Lärmschutzkonzept auf wenige Fernverkehrsstrecken reduziert. Die Lärmbekämpfung muss indessen auch beim öV eine vordringliche und flächendeckende Sanierungs-Aufgabe sein und bleiben. Bei Neuanlagen ist im Sachplan entsprechend Rechnung getragen worden, nicht aber bei bestehenden Anlagen und vor allem nicht bei denjenigen, die vom Güterverkehr belastet sind.

Antrag 13

Die Lärmschutzverordnung ist umzusetzen, was im Sachplan festzuschreiben ist.

8. Güterverkehr

Wir unterstützen das Verlagerungsziel. Indessen erweckt der Sachplan Schiene den Eindruck, dass der Bund den Güterverkehr gegenüber dem regionalen Personenverkehr priorisieren will. Dies lehnen wir ab. Sollte der Güterverkehr zu Engpässen führen, wären die nötigen Infrastrukturmassnahmen zu ergreifen, welche Bundessache sind.

Antrag 14

Im Sachplan ist festzuschreiben, dass grundsätzlich bei der Benutzung des Schienennetzes dem Personenverkehr Priorität einzuräumen sei.

II. Spezieller Teil**1. Sachplan Schiene/öV**

Wir äussern uns im Folgenden zu einzelnen speziellen Aspekten des Sachplanes Schiene/öV, welche aus unserer Sicht einer Korrektur, einer anderen Gewichtung oder einer Ergänzung bedürfen:

Teil II**Grundsätze, S. 16 ff.****Ziffer 2. Erhebliche Auswirkungen**

Punkt 2: Beanspruchung von Wald: Warum gilt für „Wald“ mit 0.5 ha ein anderer Wert als für „Landwirtschaftsland“ mit 3 ha?

Antrag 15: Wert Wald auf 3 ha setzen.

Punkt 7: Nahezu alle Massnahmen im öffentlichen Verkehr erfordern Abstimmungen mit anderen Verkehrsträgern. Die Notwendigkeit der Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern ist daher aus unserer Sicht keine Voraussetzung für die Erheblichkeit der Auswirkungen und damit für die Sachplanrelevanz.

Antrag 16: Satz 7 streichen.

Ziffer 3. Angebotsveränderungen

Wir erachten die Leistungsbestellung im Regional- und Ortsverkehr nicht als sachplanrelevant, da die Bestellung im Regionalverkehr im Kompetenzbereich von Bund und Kantonen liegt und unter Federführung der Kantone erfolgt. Wenn Angebote angepasst werden, kann keinesfalls jedesmal der Sachplan Schiene geändert werden.

Antrag 17:

Ziffer 3 streichen.

Teil IV

Abbildung 5, S. 46

Antrag 18:

Besser voneinander unterscheidbare Farben verwenden.

Problemkarte überlastete Knoten, S. 57

In der Karte entsteht der Eindruck, die Kapazitätsengpässe nähmen von Olten über Solothurn nach Biel stetig ab. Bei der Planung und der Bestellung des Regionalverkehrs hat sich jedoch gezeigt, dass gerade zwischen Solothurn und Biel der grösste Kapazitätsengpass besteht (Halbstundentakt im RPV von SBB abgelehnt). Gerade in diesem Bereich bleibt die Infrastruktur auch bei der ersten Etappe der BAHN 2000 auf dem heutigen Stand, während zwischen Olten und Solothurn mit der NBS und ABS eine deutliche Entlastung hinzukommen wird.

Im Güterverkehr liegen nach Aussagen der SBB die Anzahl Güterzüge teilweise heute bereits über dem in der FinöV-Vorlage zugrunde gelegten Wert.

Anträge 19:

- Die Streckenüberlastung ist bis Biel einzuzeichnen
- Der Anzahl Güterzüge sind aktuelle Prognosen zugrunde zu legen

Grundsätze Personenverkehr, S. 59 ff.

Ziffer 6

Wir begrüßen die Festschreibung des Ziels, den Flughafen Basel-Mulhouse an den Fernverkehr anzubinden.

Die Verbesserung der Bedienung der Regionalflugplätze mit dem öffentlichen Verkehr in Bezug auf die Tagesrandstunden (warum nur dann ?) und den Umsteigekomfort ist erklärungsbedürftig. Was hat das für Auswirkungen auf den Regionalflugplatz Grenchen?

Ziffer 7

Ein flächendeckender Regionalverkehr im Stundentakt ist weder in der ADFV, noch in den kantonalen Gesetzen und Verordnungen vorgesehen. In weiten Teilen des ländlichen Raumes ist zudem ein durchgehender Stundentakt aufgrund des geringen Potenzials nicht finanzierbar. Hingegen begrüßen wir die Möglichkeit, ein dichteres Angebot als die ADFV es vorsieht, bestellen zu können. Die Möglichkeit zur Bestellung sollte allerdings nicht den Kantonen vorbehalten bleiben, sondern auch Dritten (z.B. Gemeinden) offen stehen.

Antrag 20:

Die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr in der Fläche ist gemäss der ADFV und den entsprechenden kantonalen Grundlagen zu regeln. Die Möglichkeit, über die ADFV hinaus eine dichtere Bedienung zu bestellen, ist auch Dritten zu eröffnen.

Ziffer 8

Da die Kantone bei der Bestellung federführend sind, kann ein Entscheid über die Ausschreibung öffentlicher Verkehrsleistungen nicht alleine vom Bund definierten Rahmenbedingungen abhängig sein.

Antrag 21:

Ergänzen: Die Kantone entscheiden in ihrer Funktion als Besteller über die Ausschreibung von Leistungen im Regionalverkehr.

Ziffer 10

Die verstärkte Orientierung der Bundesbeteiligung am Regionalverkehr widerspricht der in Ziffer 7 genannten flächendeckenden Versorgung mit einem Stundentakt. Bei einer solchen Lösung würde sich der Bund nur noch an den rentablen Linien beteiligen, während die Kantone die übrigen, nachfrage-schwachen Linien mit einer geringen Kostendeckung abgelten müssen.

Antrag 22:

Die verstärkte Konzentration der Bundesmittel auf nachfragestarke Linien und die flächendeckende Grundversorgung sind aufeinander abzustimmen. Wenn das Ziel der flächendeckenden Grundversorgung beibehalten wird, dann muss sich auch die finanzielle Beteiligung des Bundes an der Grundversorgung und nicht an nachfrageorientierten Grundsätzen ausrichten.

Ziffern 14 und 18-20

Ein nicht unerheblicher Teil des Freizeitverkehrs ist Ausflugsverkehr. Wenn der Bund sich für eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Freizeitverkehr einsetzt, ist die restriktive Politik im Hinblick auf die Finanzierung des Ausflugsverkehrs zu überdenken.

Antrag 23:

Die Grundsätze für die Förderung des öV-Anteils im Freizeitverkehr und für den Ausflugsverkehr sind aufeinander abzustimmen.

Grundsätze Güterverkehr, S. 62 f.

Ziffer 2

Die mittel- und langfristige Beschränkung der staatlichen Interventionen zur Förderung des Schienen- güterverkehrs kann unseres Erachtens nur dann erfolgen, wenn die Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger Schiene und Strasse angeglichen werden, und beide Verkehrsträger die vollen Kosten sowie die wirtschaftlichen und sozialen Folgekosten zu tragen haben.

Die in **Ziffer 5** enthaltene Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr auf Streckenabschnitten mit beschränkter Trassenkapazität gefährdet die beim Personenverkehr genannten Ziele der flächendeckenden Erschliessung, insbesondere mit dem Taktfahrplan, dessen Anschlüsse für die Nachfrage von grosser Bedeutung sind. Werden künftig – wie wir auf der Jurasüdfusslinie zwischen Solothurn und Biel bereits im heutigen Fahrplan feststellen mussten – vermehrt Regionalzüge zugunsten des Güterverkehrs in Fahrplantrassen gedrückt, in denen keine guten Anschlüsse mehr vorhanden sind. Damit wird der Bestand des Regionalverkehrs auf der Schiene gefährdet. Vorrangiges Ziel muss es sein, auch für den Güterverkehr Investitionsmodule zu schaffen, welche die Umsetzung der Verlagerungspolitik auf den Engpassstrecken ermöglichen, ohne den Personenverkehr zu benachteiligen.

Antrag 24:

Statt die Umkehrung der Prioritäten zwischen Personen- und Güterverkehr in den Vordergrund zu rücken, sollte oberstes Ziel sein, die Abschnitte mit Engpässen für den Güterverkehr auszubauen, um die nötige Kapazität zur Verfügung zu stellen.

Grundsätze Infrastruktur

Erläuterungen, S. 68 ff.

Abgrenzung Aggloverkehr - übrige Verkehrsarten

Die Abgrenzung des Aggloverkehrs von den übrigen Verkehrsarten zwischen der Abbildung 6 und dem Text S. 68 stimmt nicht überein.

Abgrenzung Regionalverkehr - Fernverkehr, S. 69

Die Tabelle entspricht nicht dem Grundsatz Personenverkehr, Nr. 9: Während aus dem Grundsatz geschlossen werden kann, dass B-Züge Fernverkehrszüge sind, die in Einzelfällen abgegolten werden können, werden in der Tabelle die B-Züge teilweise zum Regionalverkehr gezählt.

Antrag 25:

B-Züge sind grundsätzlich dem Fernverkehr zuzuordnen.

Karte Schweizer Schienennetz - Besitzverhältnisse

Die Karte ist unvollständig. So sind Schmalspurbahnen zum grossen Teil enthalten, es fehlen jedoch z. B. folgende Strecken, die in den Karten zur Netzaufteilung enthalten sind:

- Aare Seeland mobil Solothurn – Niederbipp – Langenthal – St. Urban, Ziegelei
- BLT Basel – Dornach
- BLT Basel – Rodersdorf
- Waldenburgerbahn Liestal – Waldenburg
- WSB Abschnitt Aarau – Schöftland
- Frauenfeld – Wil-Bahn

Antrag 26:

Oben erwähnte Strecken sind in der Karte zu ergänzen.

BAHN 2000, 2. Etappe (Text, Festlegung und Erläuterungen)

Die Informationen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand.

Antrag 27:

Vor der Genehmigung des Sachplans sind die Aussagen zu BAHN 2000 zweite Etappe an den aktuellen Planungsstand anzupassen.

S-Bahn-Systeme

Antrag 28:

Basel: Der Text ist an den aktuellen Planungsstand anzupassen (z. B. Halbstundentakt S3 Olten – Basel – Laufen seit 2001 in Betrieb, neue Fahrzeuge ab 2005, Halbstundentakt Basel – Mulhouse in Abhängigkeit von der Région Alsace und der SNCF).

HGV-Anschlüsse

Antrag 29:

Der aktuelle Projektstand bei der Vernehmlassung der Botschaft über die HGV-Anschlüsse ist in den Sachplan Schiene aufzunehmen.

Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Linie (Biel/Solothurn – Moutier – Delémont – Boncourt –) Delle– Belfort ist in die Festsetzungen aufzunehmen. Die Strecke ist in der Karte mit den inhaltlichen Erläuterungen bereits enthalten.

Förderung des Kombinierten Verkehrs (S. 103 ff.)

Die Karte „Rollende Landstrasse“ und die Festlegungen (S. 104) stimmen nicht überein: Auf der Karte verkehrt die ROLA Gotthard nur ab Basel, in den Festlegungen hingegen bereits ab Freiburg im Breisgau (D).

Umweltaspekte

Lärmschutz

Der Grundsatz, dass die neu festgelegten Sanierungsfristen der LSV eingehalten und dass die Lärmbelastung der von übermässigen Lärmimmissionen betroffenen Personen reduziert werden sollen, ist zu einseitig. Er richtet sich nur an die Einhaltung der Grenzwerte der LSV. Der gesamte Lärm nimmt dagegen immer mehr zu. Es werden nur die Lärmspitzen gebrochen (Einhaltung der Grenzwerte). Vermehrt sollen aber auch die bestehenden Ruhezeiten geschützt und neue Orte der Stille geschaffen werden.

Antrag 30:

Neben dem Lärmschutz soll auch die Erhaltung und Schaffung von Ruhezeiten ein wichtiger Grundsatz für die Zukunft sein, da dies für die Lebensqualität zunehmend bedeutungsvoller wird.

Gewässerschutz

Aus der Ausgangslage geht hervor, dass erkannt wurde, dass zum Schutz gefährdeter Bereiche besondere Schutzmassnahmen notwendig sind, wenn in diesen Gebieten Anlagen erstellt, geändert oder Tätigkeiten ausgeübt werden, die eine Gefahr für die Gewässer darstellen. Es wurde auch erkannt, dass vorhandene Bahnanlagen an verschiedenen Stellen den Anforderungen des Gewässerschutzgesetzes in Bezug auf Grundwasserschutz und Entwässerungssysteme nicht genügen. Deshalb muss die Erarbeitung eines Vollzugskonzeptes nicht nur geprüft, sondern auch umgesetzt werden, analog zum Sachplan Strasse.

Antrag 31:

Das BAV erarbeitet ein Vollzugskonzept für die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen des Gewässerschutzgesetzes.

Bodenschutz

Die unter Pt. 3.4.7, S. 117 in aller Kürze geschilderte Ausgangslage und auch die daraus abgeleiteten zwei Grundsätze sind zu unterstützen, insbesondere ist der Hinweis auf die Berücksichtigung der Bodenqualität bei der Planung neuer Linienführungen positiv zu werten.

Bei der Stilllegung von Bahnstrecken sind im Sinne der Nachhaltigkeit die nicht mehr benutzten Trassees rückzubauen und wiederum der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung zugänglich zu machen. Geeignetes Bodenmaterial für solche Rückbauten resp. Rekultivierungen stehen in aller Regel in ausreichendem Masse zur Verfügung.

Antrag 32:

Der Rückbau nicht mehr benutzter Bahnstrecken und deren Urbarmachung ist als dritter Grundsatz in den Sachplan aufzunehmen.

Belastete Standorte / Altlasten

Unter Kap. 3.4.5 wird kurz auf die Thematik der Altlasten eingegangen. Abgesehen von einigen ungenauen Zitaten (z.B. im ersten Satz: die Verordnung heisst nicht „...über die Altlasten...“) sind die enthaltenen Ausführungen korrekt und nachvollziehbar. Allerdings wird sowohl in der Ausgangslage als auch in den Grundsätzen nur der Bereich der Erhebung des Katasters der belasteten Standorte erläutert. Was nach der Erhebung weiter geschehen soll, bleibt völlig offen. Zu beachten ist, dass der Kataster gemäss gesetzlichem Auftrag nicht „Selbstzweck“ ist, sondern die Grundlage darstellt für weitere Abklärungen, welche letztlich zum Ziel haben, die sanierungsbedürftigen belasteten Standorte (Altlasten) zu eruieren und zu sanieren.

Weiter fehlen Angaben über den Umgang mit Altlasten bei Bauvorhaben.

Ebenso vermissen wir Aussagen, wie im Bereich der Altlastenproblematik die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen verteilt werden sollen. Gerade im Zusammenhang mit Bauvorhaben, aber auch für die Erhebung und Weiterbearbeitung des Katasters wären hier Präzisierungen wünschenswert.

Antrag 33:

Der Sachplan ist im Sinne der obigen Ausführungen zu ergänzen.

2. Sachplan Strasse

Wir äussern uns im Folgenden zu einzelnen speziellen Aspekten des Sachplanes Strasse, welche aus unserer Sicht einer Korrektur, einer anderen Gewichtung oder einer Ergänzung bedürfen:

Der Abschnitt Anschluss A1/A2 (Egerkingen) – Hägendorf – Olten (Postplatz) ist nicht mehr als Bundesstrasse vorgesehen. Diese Strasse übernimmt jedoch die Funktion des „Sammelns des regionalen Verkehrs“. Durch die Erfüllung dieses (vorgeschriebenen) Sammelkriteriums ist die Aufnahme in das Ergänzungsnetz (Bundesstrassennetz) berechtigt. Die ist insbesondere für die Entlastung der Region Olten (Wangen – Olten) wichtig.

Antrag 34:

Der Abschnitt Anschluss A1/A2 (Egerkingen) – Hägendorf – Olten (Postplatz) ist ins Ergänzungsnetz aufzunehmen.

Auch die Westtangente Solothurn (Verbindung A5 – H5) ist nicht mehr im Bundesstrassennetz vermerkt.

Ebenfalls aufgrund der Funktion des Sammelns des regionalen Verkehrs erfüllt die Westtangente das Kriterium für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz.

Antrag 35:

Die Westtangente Solothurn (Verbindung A5 – H5) ist ins Ergänzungsnetz aufzunehmen.

Im Problemplan Z0 wird der vor kurzem realisierte Wildtierkorridor Nennigkofen als sanierungsbedürftig deklariert. Dies trifft nicht zu.

Antrag 36:

Der Problempplan Z0 ist im Sinne der Ausführungen zu korrigieren.

Im Problempplan Z0/Z1 liegt das Problem bei Objekt Nr. 54 (Klus) nicht primär in der Zerschneidung von BLN-Gebieten, sondern in der zeitweisen Überlastung im Querschnitt, Stau und der Kapazität.

Antrag 37:

Der Problempplan Z0/Z1 ist im Sinne der Ausführungen zu korrigieren.

Im Problempplan Z1 wird die Strecke Härkingen – Oensingen als unproblematisch dargestellt währenddem die unmittelbar angrenzenden Bereiche Härkingen – Wiggertal als ausgeprägte Schwachstelle (Überlastung im Querschnitt werktags, ev. Wochenende) und Oensingen – Luterbach als absehbare Schwachstelle (Überlastung im Querschnitt werktags, ev. Wochenende) dargestellt werden.

Bereits im heutigen Zustand sind aber im Abschnitt Härkingen – Oensingen Probleme vorhanden (Ferienverkehr, Wochenende). Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Zustand Z1 (2020) dieser Abschnitt unproblematisch sein soll.

Antrag 38:

Der Problempplan Z1 ist im Sinne der Ausführungen zu korrigieren.

Im Zustand Z1 werden die Verflechtungsbereiche A1/A2 – Verzweigung Härkingen und A1/A5 – Verzweigung Luterbach auf den Autobahnen als Problembereiche dargestellt. Die Autobahnanschlüsse selber (insb. Egerkingen) stellen ebenfalls Schwachstellen dar (Leistungsfähigkeitsprobleme). Diese Anschlussproblematik ist im Sachplan nicht aufgegriffen.

Zudem enthält der Sachplan Strasse keine Aussagen betreffend Umgang mit neuen Autobahnanschlüssen (Randbedingungen?, Kriterien?).

Antrag 39:

Die Autobahnanschlussproblematik ist zu thematisieren.

Zur Klassierung der Städte (Agglomerationen) im Kanton Solothurn halten wir fest, dass die Agglomerationen von Olten, Aarau und Zofingen aufgrund der geographischen Lage zu einem grossen Agglomerationsraum zusammengewachsen sind und deshalb auch als solchen behandelt werden sollen. In diesem Raum mit rund 170'000 Einwohnern sind erhebliche Verkehrsprobleme vorhanden (Überlagerung von nationalem und regionalem Verkehr). Im Sachplan wird die Ortsdurchfahrt Olten bereits im heutigen Zustand als problematisch ausgewiesen.

Wir sind zudem der Ansicht, dass aufgrund der Eröffnung der A5 sowie des damit verbundenen Wachstumspotenzials und den neu entstandenen Verkehrsströmen der Agglomerationsradius von Grenchen neu festgelegt werden müsste. In der Folge wäre Grenchen in die Kategorie „Mittelzentrum“ aufzunehmen. Im analogen Sinn vertreten wir die Meinung, dass Oensingen mit dem Einzugsgebiet Thal-Gäu-Bipperramt eine wichtige regionale Knotenfunktion wahrnimmt. Aufgrund der relevan-

ten Grössen (Bevölkerung, Arbeitsplätze) im Einzugsgebiet ist Oensingen als Kleinzentrum zu definieren und neu in die Agglomerationsliste aufzunehmen.

Antrag 40:

Olten – Aarau – Zofingen ist als grosser Agglomerationsraum zu behandeln, Grenchen als Mittelzentrum einzustufen und Oensingen als Kleinzentrum aufzunehmen.

Im Jahre 2000 haben die Kantone Basel-Landschaft, Jura und Solothurn dem Bundesrat beantragt, die H18 Basel – Delémont als Nationalstrasse aufzuklassieren. Die Verbindung zwischen der A2 und der A16 stellt eine bedeutende Achse Basel – Romandie dar und sollte daher ins Grundnetz aufgenommen werden. Der Kanton Solothurn unterstützt dieses Ansinnen ausdrücklich, da die Bezirke Dorneck und Thierstein davon profitieren.

Antrag 41:

Die H18 Basel – Delémont ist in das Grundnetz aufzunehmen.

Die Südumfahrung Basel (A35 Allschwil – H18 Aesch) als Entlastung der Stadt und Agglomeration Basel (siehe Plan der Konferenz der Kantonsingenieure) ist dringend notwendig. Sowohl die Nordtangente als auch die A2 befinden sich bereits an der Kapazitätsgrenze, Überlastungen sind immer häufiger.

Antrag 42:

Die Südumfahrung Basel ist in das Bundesstrassennetz aufzunehmen.

Der untere Hauenstein (Sissach – Olten) sowie eine direkte Verbindung vom Niederamt zur A1 im Raum Kölliken – Safenwil sind ebenfalls in das Bundesstrassennetz aufzunehmen. Sobald die im Antrag 10 geforderten Kriterien zur Netzentwicklung vorliegen, müssen auch diese zwei Strecken nochmals überprüft werden.

Antrag 43:

Die vom Kanton Solothurn weiter geforderten Strecken Sissach – Olten und Niederamt–A1 sind bei Vorliegen weiterer Kriterien nochmals zu überprüfen.

Umweltaspekte

Lärmschutz

Der Grundsatz, dass die neu festgelegten Sanierungsfristen der LSV eingehalten und dass die Lärmbelastung der von übermässigen Lärmimmissionen betroffenen Personen reduziert werden sollen, ist zu einseitig. Er richtet sich stur an die Einhaltung der Grenzwerte der LSV. Der gesamte Lärm nimmt daher immer mehr zu. Es werden nur die Lärmspitzen gebrochen (Einhaltung der Grenzwerte).

te). Vermehrt sollen aber auch die bestehenden Ruhezeiten geschützt und neue Orte der Stille geschaffen werden.

Technische Massnahmen:

Der Grundsatz, dass der Lärm an der Quelle zu bekämpfen ist, wird zu wenig beachtet. Die Fahrzeuge könnten heute wesentlich leiser sein (Kapselung der Motoren; Optimierung der Reifen).

Antrag 44:

Neben dem Lärmschutz soll auch die Erhaltung und Schaffung von Ruhezeiten ein wichtiger Grundsatz für die Zukunft sein, da dies für die Lebensqualität zunehmend bedeutungsvoller wird.

Es ist anzustreben, dass die Lärmgrenzwerte für Reifen und für Fahrzeuge herabgesetzt werden. Die Autoindustrie ist heute problemlos in der Lage, die Autos bzw. Lastwagen wesentlich leiser zu bauen. Allerdings fehlt der Druck seitens der Behörden. Die Schweiz oder die EU könnten diesbezüglich eine Führungsrolle übernehmen und nicht entsprechende Aktivitäten beispielsweise aus Kalifornien abwarten (wie beim Katalysator).

Archäologie

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 13. März 1961 sind die Kosten der Ausgrabung, der Bergung oder der wissenschaftlichen Aufnahme Erstellungskosten der Nationalstrasse. Der Bund beteiligt sich an diesen Kosten aus Nationalstrassenkrediten im gleichen Umfange wie an den Erstellungskosten des entsprechenden Nationalstrassenzuges überhaupt.

Antrag 45:

Ergänzen des Grundsatzes, wonach der Bundesratsbeschluss vom 13. März 1961 seine Gültigkeit auch für zukünftige Nationalstrassenprojekte behält

Wir hoffen, Sie können unseren Anträgen zustimmen, und wünschen Ihnen bei der Weiterbearbeitung der Sachpläne Schiene/öV und Strasse viel Erfolg.

Für ergänzende Auskünfte zu unserer Stellungnahme stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Christian Wanner
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Beilagen

Publikationstext
Stellungnahmen aus der verwaltungsexternen Vernehmlassung