

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Bundesamt für Raumentwicklung
Kochergasse 10
3003 Bern

12. Juli 2005

**Vernehmlassung zum Bericht "Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen
(Infrastrukturfonds)"**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. April 2005 haben wir Ihr Schreiben erhalten, in welchem Sie uns einladen, zum Bericht "Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)" vom 7. April 2005 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu dieser Vorlage unsere Meinung äussern zu dürfen.

Wir unterstützen den Willen und das Engagement des Bundes, die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und der Nationalstrassen finanziell sicherzustellen. Die Schaffung eines Infrastrukturfonds ist das richtige Instrument dazu.

1. Stellungnahme der BPUK/KöV vom 2. Juni 2005

Einleitend halten wir fest, dass der Regierungsrat des Kantons Solothurn die gemeinsame Stellungnahme der BPUK und KöV vom 2. Juni 2005 befürwortet. Ergänzend erlauben wir uns, einige weiter gefasste Anliegen nachstehend zu formulieren.

2. Grundsätzliches

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen ist Voraussetzung für die Konzentration der Siedlungsentwicklung. Kann das Mobilitätsangebot (Strasse, Schiene und Langsamverkehr) in den Agglomerationen nicht den Bedürfnissen entsprechend zur Verfügung gestellt werden, wird man dem Druck, neue Arbeitsplatz- und Dienstleistungszonen an gut erschlossenen Standorten auf der "grünen Wiese" zu erstellen, kaum widerstehen können. Das würde die Agglomerationen als Motor der Wirtschaftsentwicklung schwächen und zu einer verkehrs- und flächenintensiven und damit umweltbelastenderen Siedlungsstruktur führen. Aus Sicht einer

nachhaltigen Klima- und Luftreinhaltepolitik ist die Konzentration der Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen und deren Verdichtung nach innen ein wichtiges Gebot, das nur mit einem guten Mobilitätsangebot in der Agglomeration erreicht werden kann.

3. Dringlichkeitsfonds

Eine Unterteilung in einen Dringlichkeitsfonds und Infrastrukturfonds lehnen wir – wie BPUK und KöV – ebenfalls ab. Das darf aber keineswegs bedeuten, dass der Infrastrukturfonds erst im Jahre 2012 in Kraft tritt. Dieser muss vorgezogen werden und den Kantonen eine rasche und unbürokratische Umsetzung der dringendsten Vorhaben erlauben. Wir gehen davon aus, dass die "Liste Projekte Dringlichkeitsfonds" aufgrund eines klaren – uns zwar nicht bekannten – Kriterienkatalogs erstellt wurde und diese Projekte zwangsläufig in den Infrastrukturfonds einfließen werden.

4. Förderbereiche

Die Förderbereiche 2 und 3 (Nationalstrassen) sind unbestritten und werden schon heute aus den gleichen Finanzierungsquellen gespeisen. Der Förderbereich 1 hingegen ist neu. Es darf in diesem Bereich aus unserer Sicht keinesfalls zu Grabenkämpfen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr kommen. Trotzdem stellen sich gerade beim Förderbereich "Langsamverkehr" Fragen, wie die Verbesserung der Effizienz nachgewiesen werden kann. Hier müsste man sich überlegen, ob nicht ein prozentualer Anteil der finanziellen Mittel für solche Projekte reserviert werden sollte. Auch bei anderen Bereichen wird es schwierig sein, die Effizienzgewinne zu quantifizieren.

5. Fehlende Zielvorgabe

Ausgehend von der vorgeschlagenen einheitlichen gesetzlichen Grundlage für beide Fonds (nicht zwei, wie vom UVEK vorgesehen) fehlt es unseres Erachtens an der klaren Zielvorgabe, welche die Errichtung zweier Fonds legitimiert. Zwar gehen gewisse Aussagen aus den Erläuterungen hervor, jedoch ist gerade im Hinblick auf das noch zu erstellende befristete Infrastrukturprogramm und auch in Bezug auf die noch vor zunehmende Priorisierung der Projekte des Dringlichkeitsfonds eine solche verbindliche Zielvorgabe notwendig. Dies könnte in Form eines Zweckartikels am Anfang des Gesetzes erfolgen, auf den sämtliche Massnahmen Bezug nehmen müssen.

6. Präzisierung der Befristung

Eine Präzisierung der Befristung der Infrastrukturprogramme bzw. des Fonds an sich, verbunden mit der Möglichkeit einer Verlängerung, wenn aufgrund der Umsetzung geboten, ziehen wir der jetzigen offenen Formulierung vor. Der Faktor Zeit spielt bei der Beseitigung der prekären Verkehrslage eine wichtige Rolle. Insofern erfordert die Planung, Projektierung und Umsetzung der beschlossenen Massnahmen einen straffen Terminplan. Das Gesetz könnte einer Priorisierung Vorschub leisten, indem es die Geltungsdauer des Fonds begrenzt. Dadurch besteht auf allen Ebenen ein Anreiz, die Planung und Umsetzung voranzutreiben. Unser Vorschlag weicht in diesem Bereich von der Stellungnahme BPUK/KöV ab, indem wir nicht eine Mindestdauer, sondern eher eine maximale Dauer, mit einer Verlängerungsmöglichkeit, bevorzugen.

7. Inhaltliche Vorschläge

Alles in allem sind die Vernehmlassungsunterlagen nicht sehr leserfreundlich und teilweise auch unklar bzw. unpräzise: Nebst der in der Stellungnahme BPUK/KöV in Festhaltung 8 erwähnten fehlenden Abgrenzung, eröffnen sich auch Widersprüche, wenn bspw. unter 5.2.1 „Ziel und Zweck des Infrastrukturfonds“ erwähnt wird, dass zu den schwerfinanzierbaren Infrastrukturen auch solche zu zählen sind, welche aufgrund der Finanzlage des Bundes zurückgestellt werden mussten. Unter

5.2.3 „Begründung des Dringlichkeitsfonds“ wird dann aber festgehalten, dass es sich bei den Projekten nicht um solche handle, welche aufgrund des Spardruckes beim Bund in den letzten Jahren zurückgestellt wurden, sondern nur um neue, dringende Projekte. Wahrscheinlich ist unter 5.2.1 die Fertigstellung der Nationalstrassen gemeint und unter 5.2.3 der Agglomerationsverkehr. Diese Unterscheidung ist aber nicht klar ersichtlich.

8. Qualität, trotz zeitlichem Druck

Die Forderung nach "Qualität trotz Zeitdruck" muss von Anfang an gelten, also auch beim Verfassen der gesetzlichen Grundlage und der entsprechenden Vernehmlassungsvorlage. Wenn das Problem gemeinsam angegangen werden soll, muss Konsens herrschen (vgl. Festhaltung 2 der Stellungnahme BPUK/KöV). Dies bedingt Informationen mit hoher Qualität und Präzision. Letztendlich werden Weichen gestellt für die nächsten Jahrzehnte.

Für die Möglichkeit, zum Bericht eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Walter Straumann
Landammann

sig. Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber