

**Regierungsrat**

*Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch*

Herr Bundesrat  
Moritz Leuenberger  
Vorsteher des Eidg. Departementes  
für Umwelt, Verkehr, Energie u.  
Kommunikation (UVEK)  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

15. November 2005

**Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil Programm; Anhörung der Kantone nach Artikel 20  
Raumplanungsverordnung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie laden uns mit Schreiben vom 20. September 2005 ein, zum Sachplan Verkehr, Teil Programm Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung. Wir haben den Bericht geprüft und äussern uns wie folgt:

**1. Grundsätzliches**

Wir messen dem Sachplan Verkehr einen hohen Stellenwert bei der Koordination raumrelevanter Verkehrsvorhaben auf Bundesebene bei. Der Kanton Solothurn hat sich deshalb intensiv am Erarbeitungsprozess des Sachplans Verkehr, Teil Programm mit der Teilnahme an drei Workshops und der Erarbeitung diverser, konstruktiver Stellungnahmen beteiligt. Leider stellen wir nun fest, dass unsere Stellungnahme zum Entwurf vom 11. Mai 2005 in wesentlichen Punkten nicht berücksichtigt wurde und damals bestehende, für uns sehr bedeutende Vorhaben, aus uns nicht nachvollziehbaren Gründen wieder gestrichen wurden. Wir bedauern dies und sehen uns veranlasst, viele unserer früheren Anträge mit Nachdruck nochmals zu wiederholen.

**2. Anträge**

**2.1 Netzzuordnung Schiene**

Die Vorlage Bahnreform 2, insbesondere die Aufteilung in ein Grund- und Ergänzungsnetz ist sehr umstritten. Durch die parlamentarische Rückweisung an die Bundesverwaltung wird diese weiter

verzögert. Sie beabsichtigen die definitive Netzzuordnung im Rahmen des Beschlusses von Bahnreform 2 vorzunehmen. Obwohl der Sachplan Verkehr grundsätzlich für die Netzzuordnung das adäquate, übergeordnete Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes wäre, akzeptieren wir diesen Entscheid. Sollte im Rahmen der Bahnreform 2 trotzdem ein Grund- und Ergänzungsnetz beschlossen werden, so stellen wir folgenden Antrag:

**Antrag 1:**

**Sollte weiterhin an einer Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz festgehalten werden, so muss die Bahnlinie Solothurn - Bern (RBS) ins Grundnetz aufgenommen werden.**

**Begründung von Antrag 1:**

Die Bahnlinie Solothurn - Bern erfüllt die Bedingungen für die Aufnahme ins Grundnetz aus folgenden Gründen:

- Sie ist Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur von gesamtschweizerischer Bedeutung und erfüllt insbesondere die im Teil Programm, Kapitel 5.1 formulierten Kriterien K5 „Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander“ und K6 "Anbindung der Kantonshauptorte" durch Verbinden der Kantonshauptstadt Solothurn mit der Bundeshauptstadt Bern!
- Sie ist ein integraler Bestandteil der S-Bahn Bern (Linie S8)
- Mit RE dient sie auch dem Fernverkehr (Züge halten nur an den wichtigsten Haltestellen)
- Für die Kantonshauptstadt Solothurn (Personenverkehr) ist sie ein NEAT-Zulauf für den Lötschberg
- Sie hat eine übergeordnete wichtige Entlastungsfunktion der A1
- Sie erlaubt für eine Meterspur hohe Geschwindigkeiten (90 km/h)
- Sie ist in den Agglomerationsprogrammen Bern und Solothurn enthalten (Kapazitätsausbau)

Der Solothurnische Regierungsrat hat bereits mit Schreiben vom 8. März 2005 dem UVEK den hohen Stellenwert dieses Projekts für den Kanton Solothurn mitgeteilt und verlangt die Aufnahme der RBS-Linie Bern-Solothurn ins Grundnetz. Wir bitten Sie, sofern an der Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz festgehalten wird, unser Anliegen im Sachplan Verkehr zu berücksichtigen.

## **2.2 Netzzuordnung Strasse**

Neu wird bei der Darstellung des Grundnetzes auf den "Koordinationsstand Vororientierung" verzichtet. Die betreffenden Strecken sollen im Rahmen des Netzbeschlusses zu einem noch offenen Zeitpunkt überprüft werden. Mit diesem Vorgehen besteht die Gefahr, dass heute wichtige Schweizerische Hauptstrassen, wie die Verbindung Egerkingen - Olten, dannzumal nicht mehr dem Bundesstrassennetz angehören werden. Das wäre sachlich falsch. Wir beantragen:

**Antrag 2:**

**Die Netzzuordnung Strasse hat im Rahmen des Sachplanes Verkehr zu erfolgen. Der entsprechende Koordinationsstand nach Raumplanungsgesetz ist beizubehalten.**

Falls trotzdem die Zuweisung des Grund- und Ergänzungsnetzes im Rahmen des Netzbeschlusses später erfolgen soll, beantragen wir, dass die entsprechenden Strecken jetzt in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden und dazu der Stand der raumplanerischen Koordination (Z, V) angegeben wird.

**Antrag 3a:**

**Die Verbindung Egerkingen - Olten ist ins Ergänzungsnetz als Zwischenergebnis aufzunehmen (heute Schweizerische Hauptstrasse).**

**Antrag 3b:**

**Die Strecken Olten - Aarau und Olten - Aarburg sind ebenfalls zumindest ins Ergänzungsnetz als Zwischenergebnis aufzunehmen, falls eine Festsetzung im Grundnetz fraglich ist.**

**Begründung:**

Da die vorgenommene Einteilung Grundnetz / Ergänzungsnetz noch nicht verbindlich ist, muss ein Passus aufgenommen werden, dass bei der zukünftigen Strassenklassierung mindestens der Status quo gelten muss. Falls eine heute als Schweizerische Hauptstrasse deklarierte Verbindung, z. B. Egerkingen-Olten-Aarau allenfalls nicht definitiv ins Grundnetz aufgenommen würde, müsste sie automatisch ins Ergänzungsnetz kommen.

Zwischen Basel und Delémont klafft im Grundnetz der Bundesstrassen weiterhin eine Lücke. Die geforderte Netzkohärenz ist nicht gegeben. Das Kriterium "Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen" zeigt auf, dass zwei Abschnitte ohne Ausweichmöglichkeiten auf den West-Ost- und Nord-Süd-Hauptachsen durch dieses Netzstück behoben werden könnten. Daher beantragen wir:

**Antrag 4:**

**Die Verbindung Basel - Delémont ist ins Grundnetz als Zwischenergebnis aufzunehmen.**

**Begründung:**

Die H18 bildet zusammen mit der A16 (Transjurane) eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Die Bedeutung der H18 ist gross, und sie muss deshalb ins Grundnetz Zwischenergebnis aufgenommen werden. Die Verbindung Basel - Delémont erfüllt folgende, im Sachplan Verkehr formulierten Kriterien für eine Aufnahme ins Grundnetz:

- K1 Durchleiten des internationalen Transitverkehrs
- K2 Verbinden in- und ausländischer grossstädtischer Agglomerationen
- K3 Anbindung der mittelstädtischen Agglomerationen der Schweiz
- K4 Sicherstellung der Netzsicherheit auf Hauptachsen
- K6 Anbindung von Kantonshauptorten

Die Bedingungen für eine Aufnahme ins Grundnetz sind aus unserer Sicht somit erfüllt. Die Kantone Basel-Landschaft, Jura und Solothurn haben bereits im Juni 2000 mit Schreiben an Herrn Bundesrat Leuenberger den Antrag gestellt, die H18 Basel-Delémont ins Grundnetz aufzunehmen. Weiter wurden hierzu auch verschiedene parlamentarische Vorstösse (z. B. Motion Kurrus, NR 03.3085 vom 19. März 2003) eingereicht. In der Antwort des Bundesrates auf die erwähnte Motion wurde festgestellt, dass diese Frage im Rahmen des Sachplanes behandelt wird und dass die Vernehmlassungsantworten der Kantone gebührend berücksichtigt werden. Dies ist leider bis jetzt noch nicht geschehen.

## **2.3 Handlungsgrundsätze und Prioritäten in Teilräumen**

### 2.3.1 Teilraum Bern

Aufgrund der hohen Bedeutung der Verbindung der Kantonshauptorte und weiterer Gründe (siehe Antrag 1) stellen wir folgenden Antrag:

**Antrag 5:**

„Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke Solothurn – Bern RBS“ als "Vorhaben in Diskussion" ergänzen.

„Koordinationsstand: V (Vororientierung)“

„Stand der Beschlussfassung: in Abklärung“

Begründung:

Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Solothurn enthalten. Der Regierungsrat wird dieses dem Bund demnächst zur Vorprüfung einreichen.

### 2.3.2 Teilraum Aarau – Olten – Zofingen

Wir stellen mit Erstaunen und einer gewissen Irritation fest, dass im Gegensatz zum Entwurf Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 11. Mai 2005 das Handlungsfeld "Funktionalität Strasse / Raum Olten – Aarau" fehlt. Dieses wichtige Handlungsfeld umfasst zentrale Vorhaben des Agglomerationsprogramms der Netzstadt AarauOltenZofingen. Die hohe Bedeutung dieser Vorhaben, insbesondere des Projekts „Entlastung Region Olten“ wird im Bericht zum Agglomerationsprogramm der Netzstadt AarauOltenZofingen nachgewiesen und wird auch in unserer Vernehmlassung zum Infrastrukturfonds ausführlich und nachvollziehbar begründet. Wir verweisen auf diese Stellungnahme und stellen mit Nachdruck den Antrag um **Aufnahme folgender Vorhaben** aus dem Agglomerationsprogramm:

**Antrag 6:**

„Hauptstrasse 5, Olten–Wangen, Bau einer Entlastungsstrasse mit flankierenden Massnahmen, Stand der Koordination: F (Festsetzung).“

„Hauptstrasse 5, Schönenwerd, Entlastung durch Ortskernumfahrung,  
Stand der Koordination: F (Festsetzung)“

„A1/2 Anschluss Egerkingen: Neugestaltung und Sanierung  
Stand der Koordination: V (Vororientierung)“

Ergänzung „Eppenbergtunnel“ unter „Schiene: Bahnstrecke Olten – Aarau“.

Strasse: Ergänzung „Anbindung des Niederamtes an die Autobahn A1“,  
Stand Der Koordination: V (Vororientierung)

**Stand der Beschlussfassung: offen****Begründung:**

Die obigen Vorhaben basieren auf der Grundlage des Berichts zum Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Netzstadt AarauOltenZofingen und werden in den Massnahmenblättern ausführlich umschrieben und begründet. Wir verweisen ausdrücklich auf dieses Programm.

Materiell ist die Verbesserung der Verbindungsqualitäten auf Schiene und Strasse auf der NordSüd- und West-Ost-Achse von zentraler Bedeutung. Die Projekte Umfahrung Olten-Wangen und die Ortskernumfahrung Schönenwerd sind zudem im kantonalen Richtplan festgesetzt.

**2.3.3 Teilraum Basel**

Wir stellen Antrag um Ergänzung zum Handlungsfeld "Korridor Basel – Süd / Ost":

**Antrag 7:****Ergänzung „Wisenberg tunnel“ unter „Schiene: Ausbau Strecke Basel - Olten“****Begründung:**

Der Wisenberg tunnel ist als übergeordnetes Bundesprojekt in den Agglomerationsprogrammen Basel und Netzstadt AarauOltenZofingen als Schlüsselprojekt aufgeführt. Dieses Projekt ist sowohl für den Personen- wie auch für den Nord-Süd-Güterverkehr von hoher Bedeutung. Ohne diese Netzer-gän-zung werden die zukünftigen Alpentransversalen NEAT kaum ausgelastet, resp. die Verlagerungsziele nicht erreicht werden können.

Im Richtplan des Kantons Solothurn ist unter Beschluss TV-5-1-1 die planerische Sicherstellung des Wisenberg tunnels und der frühzeitige Einbezug des Kantons Solothurn in die Planungen enthalten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen Ihnen bei verbleibenden Fragen gerne für weitere Auskünfte zur Verfügung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Walter Straumann

Landammann

sig.

Dr. Konrad Schwaller

Staatsschreiber

