

Regierungsratsbeschluss

vom 14. August 2006

Nr. 2006/1514

KR.Nr. I 084/2006 (BJD)

Interpellation Fraktion SP/Grüne: Autobahn A1, Gesamterneuerung und Ausbau auf 6 Spuren zwischen Härkingen und Luterbach (28.06.2006)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

In der Botschaft des Bundesrates vom 02.12.05 zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz ist u.a. die Strecke Härkingen – Luterbach als Kapazitätsengpass mit hoher Dringlichkeit deklariert. Der Infrastrukturfonds, ein Nachfolgeprojekt der vor dem Volk gescheiterten AVANTI-Vorlage, hat zum Ziel, insbesondere durch ÖV – und Strassenumfahrungsprojekte die stark belastenden Agglomerationen, wie z.B. Olten zu entlasten. Ab 01.01.08 ist der Bund zuständig für das Nationalstrassennetz. Der Kanton wird jedoch weiterhin eingebunden sein (Richtplanung, Beschwerdeführung u.ä.) und hat auch gewisse Restkosten zu übernehmen.

Im Zusammenhang mit dieser Gesamterneuerung der A 1 und dem geplanten Ausbau auf 6 Spuren zwischen Härkingen und Luterbach bitten wir den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Aufgrund welcher Studien und detaillierten Statistiken wurde diese Priorisierung der hohen Dringlichkeit vorgenommen?
2. Welche Behörde, bzw. welches Amt ist verantwortlich für die Grundlagen, die zu dieser Priorisierung geführt hat?
3. Teilt der Regierungsrat die in der Botschaft über den Infrastrukturfonds vertretene Ansicht, dass der Autobahnabschnitt zwischen Härkingen und Luterbach auf 6 Fahrspuren ausgebaut werden soll?
4. Führt der geplante Ausbau der A 1 zu einer Richtplananpassung? Wie sieht der Zeitplan für diese Richtplananpassung aus?
5. Wie ist die deutliche Kapazitätsausweitung auf 6 Fahrspuren vereinbar mit der im kantonalen Richtplan deklarierten angebotsorientierten Verkehrsplanung?
6. Können sie aufzeigen, welche demokratischen Instrumente wem und zu welchem Zeitpunkt zur Verfügung stehen, um auf das Ausbauvorhaben Einfluss nehmen zu können?
7. Wie viel Kulturland würde durch den Ausbau vernichtet? Und wie viel für allfällige ökologische Ausgleichsflächen?

8. Sind die landwirtschaftlichen Organisationen und die Landbesitzer offiziell über das Ausbauvorhaben informiert worden? Werden vom Bund oder Kanton bezüglich Landerwerb bereits Verhandlungen geführt?
9. Welche Auswirkungen hätte ein Ausbau auf die Luftschadstoffe? Und wie ist das Projekt unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zu beurteilen?
10. Im Zusammenhang mit der Gesamtsanierung wird gemäss Konzept zwischen Oensingen und Luterbach nur für die nächsten 10–15 Jahre saniert. Wie ist dieses Vorgehen angesichts des klaren Volks-Nein zur AVANTI-Vorlage zu erklären?
11. Mit welchen konkreten Massnahmen und Informationen wird während der Sanierung auf den öffentlichen Verkehr aufmerksam gemacht?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

Noch bevor die Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds erschienen ist (2.12.05), wurde der Regierungsrat des Kantons Solothurn und des Kantons Bern mit Schreiben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 18. November 2005 über den Ausbau der A1 im Abschnitt Luterbach–Härkingen auf 6 Fahrspuren informiert (siehe Frage 1). Zwischen der Initialisierung eines solchen Projektes und der Inbetriebnahme verstreichen erfahrungsgemäss mindestens 10 bis 15 Jahre. Mit der sich im Gange befindlichen Erneuerung der A1 zwischen Rechterswil und Oensingen konnte nicht so lange zugewartet werden.

Die Verfahrenshoheit liegt schon heute nach dem Nationalstrassengesetz beim Bund. Mit der Einführung der Neuordnung zum Finanzausgleich (NFA) wird der Nationalstrassenbau und -unterhalt gänzlich in die Hoheit des Bundes fallen.

3.2 Zu Frage 1

Mit Schreiben vom 18. November 2005 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den beiden Regierungsräten des Kantons Bern und Kantons Solothurn folgendes Schreiben (Auszüge) zukommen lassen:

„Der Ausbau der Nationalstrasse A1 zwischen Bern und Zürich auf 6 Fahrstreifen war eines der Anliegen der Avanti-Initiative, welche jedoch im Jahre 2003 bekanntlich in der eidg. Volksabstimmung gescheitert ist. Dabei war dieser Ausbau selbst eigentlich nicht bestritten, da die Engpässe auf der A1 zwischen Bern und Zürich erwiesenermassen laufend zugenommen haben und auch weiterhin zunehmen werden. Dies gilt prioritär für den Abschnitt zwischen den Verzweigungen A1/A5 Luterbach und A1/A2 Härkingen, welcher durch Ihre beiden Kantone führt.“

Unser Amt hat im Laufe der vergangenen Monate die Zweckmässigkeit eines Ausbaus des A1-Abschnittes Luterbach–Härkingen auf 6 Fahrspuren auf der Grundlage der Abklärungen im Vorfeld der Avanti-Initiative und mittels weiterer Untersuchungen im Sinne einer Projektstudie abgeklärt.

Dabei wurde auch anhand eines Modalsplitt-Modells geprüft, ob ein Ausbau beim öffentlichen Verkehr das Kapazitätsproblem auf dem untersuchten Abschnitt der A1 lösen und damit einen Ausbau auf 6 Spuren obsolet machen könnte. Da der untersuchte Nationalstrassenabschnitt ausserhalb der Agglomerationen liegt, verteilt sich die Nachfrage auf sehr viele disperse Verkehrsbeziehungen. Deshalb erstaunt nicht, dass sich unter Annahme realistischer Massnahmen für den Planungshorizont 2020 nur ein Drittel des erforderlichen Verkehrs von der Nationalstrasse auf den öffentlichen Verkehr verlagern lassen würde.

Weiter ergab eine vereinfachte Überprüfung der Wirtschaftlichkeit unter Annahme des Trendszenarios für die Verkehrsentwicklung (welches mehr oder weniger den aktuellen Verkehrsprognosen entspricht) ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Es kann deshalb von einer positiven Beurteilung der Nachhaltigkeit in einem generellen Projekt ausgegangen werden.

Wir sind deshalb zum Schluss gekommen, dass es aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht angezeigt und sinnvoll ist, für den Abschnitt der Nationalstrasse A1 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen ein generelles Projekt für den Ausbau auf 6 Fahrspuren zu erstellen. Diese Beurteilung wird vom UVEK voll und ganz mitgetragen.“

3.3 Zu Frage 2

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

3.4 Zu Frage 3

Wir sind zunächst der Meinung, dass dem Wunsch des UVEK bzw. des ASTRA um Zusammenarbeit gefolgt und das Verfahren für ein generelles Projekt durchgeführt werden soll. Erst die Abklärungen in diesem Verfahren werden zeigen, ob ein solches Projekt für einen 6-Spurausbau planungs- und umweltverträglich vertretbar und im umfassenden Sinne nachhaltig sein kann (vgl. für die zu erarbeitenden Unterlagen gemäss Art. 12 Absatz 1 der Verordnung über die Nationalstrassen vom 18. Dezember 1995 (NSV, SR 725.111). Erst im Zusammenhang mit der Genehmigung des generellen Projektes ist auch eine Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung möglich (Art. 10 Absatz 2 NSV), wobei gemäss Artikel 12 Absatz 2 über strittige Fragen – auch solche mit dem Kanton – der Bundesrat entscheidet. Wir sind also zur Zeit weder für noch gegen einen 6-Spurausbau, aber für die Durchführung eines Verfahrens für ein generelles Projekt, welches uns auch Entscheidungsgrundlagen liefert, ob eine Richtplananpassung in Frage kommt oder nicht (vgl. Richtplan 2000, TV-2 Nationalstrassen).

3.5 Zu Frage 4

Siehe Antwort auf Frage 3. Der Zeitplan richtet sich nach dem Projektfortschritt des generellen Projektes.

3.6 Zu Frage 5

Der Ausbau ist insofern mit der angebotsorientierten Verkehrsplanung vereinbar, als sich diese Aussage auf das Kantonsstrassennetz bezieht. Es kann keinesfalls unsere Absicht sein, noch weitere Staustunden auf der A1 und den Fluchtverkehr von der Autobahn auf unsere Kantonsstrassen – und damit in unseren Dörfern – zu fördern. Der übergeordnete Transit- und Regionalverkehr soll auf der Autobahn bleiben.

3.7 Zu Frage 6

Das Gesetz erklärt den Bundesrat für die Genehmigung der generellen Projekte zuständig (Art. 20 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11) und das Departement (UVEK) für jene des Ausführungsprojektes (Art. 26 NSG). Diese Entscheide sind demokratischer Einflussnahme im Sinne eines Mehrheitsentscheides nicht zugänglich. Im Rahmen des kantonalen Richtplanverfahrens (§ 64 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978, PBG, BGS 711.1) kann sich jedermann zu der Richtplananpassung äussern. Aber auch hier findet keine Volksabstimmung statt. Der Kantonsrat nimmt den Richtplan lediglich zur Kenntnis.

Dagegen sieht das Gesetz für die unmittelbar durch den 6-Spurausbau betroffenen Personen, Gemeinden und Kantone verschiedene Rechtsmittel vor, bei denen es sich aber nicht um „demokratische Instrumente“ im Sinne der Frage der Interpellanten handelt. So nimmt der Kanton im Rahmen des Verfahrens zum generellen Projekt Stellung und bezieht dabei im Wesentlichen auch betroffene Gemeinden und Landeigentümer ein (Art. 12 NSV i.V.m. § 8 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz vom 26. März 1961 (EB NSG, BGS 725.21). Artikel 12 NSV verlangt auch einen Mitbericht der kantonalen Umweltschutz- und Raumplanungsfachstelle sowie der vom Kanton mit Natur- und Heimatschutz und Archäologie betrauten Stellen. Dass diese auch in das Richtplanverfahren eingebunden sind, ergibt sich von selbst. Sodann sind im Verfahren zum Ausführungsprojekt ebenfalls Rechtsmittelmöglichkeiten, u.a. auch für Umweltverbände, vorgesehen (Art. 27 d NSV).

3.8 Zu Frage 7

Diese Frage kann erst nach Vorliegen des „Generellen Projektes“ ungefähr beantwortet werden und im Detail erst beim Ausführungsprojekt.

3.9 Zu Frage 8

Grundeigentümer, Bürgergemeinden, Flurgenossenschaften und Einwohnergemeinden werden gemäss § 8 EG NSG i.V.m. Art. 12 NSV im Rahmen der Anhörung des Kantons durch den Bund einbezogen. Dafür ist es heute noch zu früh, ebenso für Landverhandlungen.

3.10 Zu Frage 9

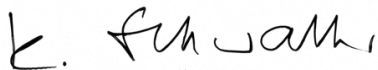
Diese Frage muss im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2. und 3. Stufe (Art. 12 und 13a NSV) beantwortet werden.

3.11 Zu Frage 10

Auf der bestehenden Autobahn wird jetzt nach knapp vierzig Jahren eine Gesamtanierung vorgenommen. Die Sanierung und deren Intervalle stehen in keinem Zusammenhang mit der abgelehnten Avanti-Initiative bzw. einem möglichen 6-Spurausbau.

3.12 Zu Frage 11

Im Vorfeld der in diesem Jahr stattfindenden Sanierung der A1 wurde anlässlich von öffentlichen Informationen immer wieder auf die Alternative in Form des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hingewiesen. Auch der offizielle Flyer, welcher z. B. auf den Autobahnraststätten aufliegt, macht auf das Umsteigen auf den ÖV aufmerksam. Sollten die Interpellanten jedoch mit der Sanierung den 6-Spurausbau gemeint haben, stellt sich die Frage eindeutig zu früh.



Dr. Konrad Schwaller

Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (Su/ks) (2)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Polizei Kanton Solothurn

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern

Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat