

Regierungsratsbeschluss

vom 12. Juni 2007

Nr. 2007/994

KR.Nr. I 060/2007 (BJD)

Interpellation Fraktion SP/Grüne: Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz IFG) (15.5.07)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Für die zweite Phase des IFG müssen die Kantone die entsprechenden Gesuche einreichen.
Folgende Fragen:

1. Welche Projekte gedenkt der Regierungsrat für die 2. Phase einzureichen?
 - a) Im Öffentlichen Verkehr?
 - b) Im Langsamverkehr?
 - c) Im Straßenverkehr?
2. Welche Projekte sind in diesen Bereichen mittel- und langfristig geplant?
3. Wie sieht die Priorisierung geplanter Projekte im Öffentlichen- und im Straßenverkehr mittel- und langfristig konkret aus?
4. Welche Bahnhöfe werden wann um-, aus- oder neugebaut? (z.B. Egerkingen, Trimbach, Olten-Hammer, Olten, Zuchwil, Bellach, Schönenwerd usw.)
5. Können beim Bund Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berg- und Randregionen nach IFG Art.1 d. eingefordert werden?

2. Begründung

Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen. In der vom Bundesrat bewilligten ersten Tranche ist im Kanton Solothurn die Entlastung Region Olten mit 128 Mio. enthalten.

Im IFG Art. 7 Agglomerationsverkehr heisst es: Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen.

Im Vergleich zu anderen Kantonen stellen wir fest, dass bei uns im öV noch viel zu tun ist. Der ganze Jurasüdfuss wurde während Jahren von der SBB vernachlässigt und in allen Regionen besteht mehr oder weniger Handlungsbedarf. Ein Grossteil der Bahnhöfe ist nicht behindertengerecht ausgebaut. Wir erwarten eine Auflistung der geplanten Eingaben beim Bund und verlangen, dass der Kanton Solothurn alle Möglichkeiten ausschöpft, um vom Infrastrukturfonds 2. Phase profitieren zu können.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

National- und Ständerat haben an der Herbstsession in Flims dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie die Hauptstrassen in Randregionen und Berggebieten deutlich zugestimmt. Die Referendumsfrist ist ungenutzt abgelaufen. Der Bundesrat wird den Infrastrukturfonds am 1. Januar 2008 in Kraft setzen. Der Infrastrukturfonds wird während 20 Jahren über Mittel von 20,8 Milliarden Franken verfügen. Davon hat das Parlament bereits 8,5 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, rund 2,5 Milliarden Franken für ausgewählte dringende und baureife Agglomerationsprojekte (Kanton Solothurn: Entlastung Region Olten 128 Mio. Franken; Kanton Basel-Landschaft und Kanton Solothurn: Bahnhof Dornach/Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain 11 Mio. Franken) und 0,8 Milliarden Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen freigegeben. Diese Mittel werden ab 2008 für die vorbestimmten Zwecke eingesetzt.

Voraussetzung für Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ist ein Agglomerationsprogramm, Teil Verkehr und Siedlung. Ein Agglomerationsprogramm ist ein Massnahmenplan für Verkehr und Siedlung, der alle Verkehrsträger und -mittel abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung einbezieht. Ein Agglomerationsprogramm umfasst sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration. Der Kanton Solothurn ist – in unterschiedlicher Verantwortlichkeit – an der Erarbeitung von drei Agglomerationsprogrammen beteiligt: Netzstadt *AarauOltenZofingen*, Solothurn und Basel. Die Agglomerationsprogramme müssen den strengen Anforderungen des Bundes genügen (Anwendungshandbuch Prüfkriterien, 2004 und Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, 2007/Entwurf). Jedes Agglomerationsprogramm ist vom Bundesamt für Raumentwicklung einer Zwischenbeurteilung unterzogen worden. Die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien sind zu erfüllen. Mit unterschiedlichen Auflagen werden zur Zeit die drei Agglomerationsprogramme fertig gestellt. Die Frist für die Eingabe der Agglomerationsprogramme an den Bund ist vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation / UVEK auf Ende 2007 festgesetzt worden.

Im Infrastrukturfonds sind für den Teil Agglomerationsverkehr insgesamt 6 Milliarden Franken beschlossen. Nach Abzug der ersten Kredittranche für dringliche und baureife Projekte im Umfang von 2,5 Milliarden Franken verbleiben somit 3,5 Milliarden Franken für die Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen in Agglomerationen. Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes wird der Bundesrat dem Parlament ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen unterbreiten. Grundlage bilden die Ende 2007 von den Kantonen eingereichten und vom UVEK geprüften Agglomerationsprogramme. Je nach Dauer der parlamentarischen Beratungen können erste Beiträge an Agglomerationsprogramme ab 2011 ausbezahlt werden (erste Periode 2011 bis 2014). Das Programm „Agglomerationsverkehr“ sowie die Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen sind dynamische Instrumente, die laufend angepasst und aktualisiert werden; dies geschieht in der Regel alle vier Jahre.

Die Schilderung der Ausgangslage zeigt, dass wir rechtzeitig die Bedeutung der Agglomerationspolitik für eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erkannt haben. Der Kanton Solothurn betei-

ligt sich an drei Agglomerationsprogrammen. Die Arbeiten sind auf Kurs und werden im Sinne der Vorgabe des Bundes zeitgerecht auf Ende 2007 fertig gestellt werden.

3.2 Zu Frage 1

Der Kanton Solothurn arbeitet an drei Agglomerationsprogrammen mit. Jeder Massnahmenplan beinhaltet Massnahmen unterschiedlicher Tragweite (Kosten und Wirkung). Von Bedeutung ist, dass erst in der Summe die vorgeschlagenen Massnahmen einen Beitrag zur Aufwertung einer Agglomeration leisten. Die folgenden Massnahmen sind vielfach kombinierte Massnahmen: z.B. Strassenraumumgestaltung mit Buspriorisierung und Verbesserungen für den Veloverkehr. Die folgenden Beispiele haben exemplarischen Charakter, da die definitive Wirksamkeitsbeurteilung der Massnahmenbündel in den einzelnen Agglomerationsprogrammen noch im Gange ist.

3.2.1 Zu a) im öffentlichen Verkehr

AarauOltenZofingen/Region Olten: Eppenbergtunnel; Verlängerung der Regionalzüge Olten HB bis Olten Hammer; Aufwertung öV-Korridor Olten–Aarau (Verkehrsmanagement inkl. Busspuren, Langsamverkehr und öV-Erschliessung); Summe der flächendeckenden flankierende Massnahmen ERO plus

Solothurn: Doppelspurabschnitte RBS; Busoptimierung Region Solothurn; Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen

Basel: öV-Direktverbindung Leimental–Basel SBB

3.2.2 Zu b) im Langsamverkehr

AarauOltenZofingen: Verbesserung Zugang Olten HB und Olten Hammer; flankierende Massnahmen ERO plus

Solothurn: Ausbau Velostation, Bike+Ride-Anlagen, Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen, gezielte Netzergänzungen

Basel: Radstreifen Breitenbach – Zwingen; Velostation Bahnhof Dornach/Arlesheim

3.2.3 Zu c) im Strassenverkehr

AarauOltenZofingen: dringliches und baureifes Projekt Entlastung Region Olten (ERO); Dorf-kernentlastung Schönenwerd

Solothurn: keine (laufende Projekte Entlastung West und flankierende Massnahmen A5)

Basel: Anschluss Dornach an die H18 (Verkehrsentlastung Ortsdurchfahrt)

3.3 Zu Frage 2

Die Infrastrukturmassnahmen in den Agglomerationsprogrammen sind Bestandteil der sogenannten A-Liste oder der B-Liste gemäss Vorgaben des Bundes. Das heisst, dass A-Projekte in der Phase 2011 bis 2014 realisiert werden können bzw. sollen. Die B-Projekte sind für die nächste Periode 2015 bis 2018 zu konkretisieren. Agglomerationsprogramme werden laufend aktualisiert und in einem 4-Jahres Rhythmus überarbeitet.

3.4 Zu Frage 3

Die Priorisierung der vorgeschlagenen Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen ist regelmässig mit dem kantonalen Strassenbauprogramm bzw. dem öV-Mehrjahresprogramm abzugleichen.

3.5 Zu Frage 4

Das Bau- und Justizdepartement hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt mit dem Ziel, die Bahnhofstandorte im Kanton Solothurn aus der Optik des Regionalverkehrs hinsichtlich Lage und Fahrplanangebot zu überprüfen. Neue Haltestellen bzw. die Verlegung bestehender Haltestellen sind Gegenstand der laufenden Untersuchungen. Die Ergebnisse – sie werden für diesen Sommer erwartet – fliessen unmittelbar in die jeweiligen Agglomerationsprogramme ein.

3.6 Zu Frage 5

Ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006 über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gewichtet der Bundesrat bei der Bemessung der Globalbeiträge für Hauptstrassen den Faktor Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher als die anderen Faktoren. Für den Kanton Solothurn bedeutet das nach heutigem Wissensstand rund 1,0 Mio. Franken jährlich, allerdings erst nach finanzieller Abrechnung des Projektes Entlastung West Solothurn.



Yolanda Studer

Staatsschreiber – Stellvertreterin

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Raumplanung (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (2)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat