

Agglomerationsprogramm Solothurn, 2. Generation

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr: Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

Das Agglomerationsprogramm Solothurn der zweiten Generation ist Ende Juni 2012 dem Bund zur Prüfung eingereicht worden. Die technische Prüfung der 41 eingereichten Programme durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist abgeschlossen. Der Bund hat am 26. Juni 2013 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss eröffnet und die Frist für eine Stellungnahme bis zum 31. Oktober 2013 angesetzt.

Der Kanton Solothurn nimmt gemeinsam mit der Repla espaceSOLOTHURN dazu Stellung. Dabei wird insbesondere die Bewertung des Agglomerationsprogramms Solothurn mitberücksichtigt.

Wir gliedern die Stellungnahme wie folgt:

- A. Vorbemerkungen
- B. Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Themen
- C. Antrag: Erhöhung Beitragssatz
- D. Anträge zu Einzelprojekten aus dem Agglomerationsprogramm
- E. Bemerkungen zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

A. Vorbemerkungen

Die Agglomerationsprogramme wurden in einem umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt. Diese Arbeiten erfolgten in einem sehr engen Zeitplan. Der Ablauf des Prüfprozesses, die Prüfungsmethodik sowie die Prüfung der Programmwirkung sind verständlich und transparent dargestellt. Die unterschiedliche Ausgangslage in jeder Agglomeration führte zu unterschiedlichen Agglomerationsprogrammen. Diese Verschiedenartigkeit wurde im Prüfverfahren berücksichtigt. So wurden die Massnahmen einer kleinen und mittleren Agglomeration, wie beispielsweise die der Agglomeration Solothurn, grundsätzlich adäquat und relativ zu ihrer Grösse objektiv beurteilt. Wir begrüssen diese differenzierte Beurteilung durch den Bund.

B. Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Themen

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Das Agglomerationsprogramm hat nicht die Funktion eines weiteren eigenständigen Planungsinstrumentes. Es ist ein Problemlösungsinstrument und dient als Konzept zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das zentrale behördenverbindliche Steuerungsinstrument für die Raumentwicklung ist der kantonale Richtplan. Nur er macht umfassende Aussagen zu den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt. In der Weisung für künftige

Agglomerationsprogramme ist das Verhältnis zwischen dem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm klarer herauszuarbeiten.

Bedeutung „Flächendeckende Einführung Tempo 30“

Die Massnahmen V-MIV 3.1: „Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen“ wurden aufgrund des Benchmarks und mit der Begründung, dass diese jeweils nur eine lokale Wirkung haben, als Eigenleistung eingestuft. Diese Massnahmen haben jedoch in der Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms nicht nur lokale, sondern sehr wohl auch agglomerationsweite Wirkungen (15 von 24 Gemeinden betroffen und alle Zentrumsgemeinden). Wir erwarten, dass die Weisung zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme diesem Aspekt eine höhere Bedeutung beimisst.

C. Antrag: Erhöhung Beitragssatz

Der Beitragssatz an Massnahmen für die Agglomeration Solothurn beträgt 35%. Dieser basiert auf 6 Nutzenpunkten und Investitionskosten, die insgesamt als „mittel“ eingestuft werde. Für das Agglomerationsprogramm Solothurn stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 19 Mio. Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für A-Massnahmen (Baubeginn 2015-2018) und von 16 Mio. Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für B-Massnahmen (Baubeginn 2019-2022) in Aussicht.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A-Massnahmen hinsichtlich besserer Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der Reduktion von Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs sowie erhöhter Verkehrssicherheit.

Der Bund stellt zu recht fest, dass das Agglomerationsprogramm Solothurn ein gutes Programm ist, das die ermittelten Schwachstellen mit griffigen Massnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten verbessern will. Hingegen wird die Einschätzung des Bundes bezüglich des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses nur bedingt geteilt. Geteilt wird die Einschätzung bezüglich der Kosten, nicht aber bezüglich des Nutzens. Von maximal 12 Wirkungspunkten erhält die Agglomeration Solothurn lediglich die Hälfte, 6 Punkte. Das Agglomerationsprogramm Solothurn baut jedoch kohärent auf der 1. Generation auf und zeigt insbesondere bezüglich des Wirkungspunktes „Verkehrssicherheit“ nochmals eine klare Steigerung zur dauerhaften Verbesserung der Funktionalität des Strassennetzes auf. So wird beispielsweise die Verkehrssicherheit bei 6 von 8 Knoten, bei denen heute Verträglichkeitskonflikte bestehen, gezielt mit MIV- und LV-Massnahmen verbessert. Unter Berücksichtigung der gegebenen finanziellen Ressourcen des Kantons Solothurn bewertet die Agglomeration Solothurn die erwartete Wirkung dieser umzusetzenden Vorhaben als grossen Erfolg. Der Kanton musste aufgrund der begrenzten Ressourcen eine klare Priorisierung bezüglich der Schwachstellen vornehmen.

Schliesslich verfolgen verschiedene ÖV- und LV-Massnahmen das Ziel, die Erreichbarkeit der Wohnschwerpunkte sowie der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete zu verbessern: Doppelspurausbau zwischen Biberist und Grafenried (Schwerzimoos / Fällimoos Biberist, Sultex/Zeughaus Zuchwil, Bahnhofgebiete), Aufwertung Bahnhöfe (Attisholz Luterbach/Riedholz, Bahnhofgebiete), Ergänzungsrouten (Attisholz Luterbach/Riedholz, Ober-/Unterhof Solothurn, Wasserstadt Solothurn, Schöngrün Biberist). Weiter führt die Fertigstel-

lung der beiden neuen Bahnhaltstellen Solothurn Brühl (Allmend) und Bellach Grederhof aus der 1. Generation zu einer deutlich besseren Erschliessung mehrerer Wohnschwerpunkte sowie von Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten: z.B. Grederhof Ost Bellach, Obere Mutten Solothurn. Diese Massnahmen unterstützen die strategische Ausrichtung einer Siedlungsentwicklung nach innen.

Die Agglomeration Solothurn weist weiter darauf hin, dass der Kanton Solothurn sich stark für die Siedlungsentwicklung nach innen und die Wahrung der Landschaft einsetzt. Die Bereiche Siedlung und Landschaft liegen hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der kantonalen Richtplanung. Der Kanton Solothurn erachtet das «Agglomerationsprogramm» nicht als geeignetes Instrument, um grundlegende strategische Vorgaben bezüglich Siedlung und Landschaft zu machen. Dies ist Aufgabe der kantonalen Richtplanung. Aus Sicht des Kantons Solothurn handelt es sich beim Agglomerationsprogramm um ein Problemlösungsinstrument. Die Bereiche Siedlung und Landschaft werden im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans ausführlich überarbeitet. Agglomeration und Kanton sind klar der Meinung, dass die Agglomeration Solothurn bezüglich der Themen Siedlung und Landschaft einen guten Stand aufweist.

Antrag

Die Bewertung des Agglomerationsprogramms ist hinsichtlich der Nutzenpunkte zu überprüfen. Die Agglomeration Solothurn beantragt beim ARE aufgrund der geplanten Massnahmen im kantonalen Richtplan (Siedlungsentwicklung, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch) und Agglomerationsprogramm (Verkehrssicherheit) je einen zusätzlichen Nutzenpunkt für das Wirksamkeitskriterium 2 „Siedlungsentwicklung nach innen gefördert“, 3 „Verkehrssicherheit erhöht“ und 4 „Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert“. Dies ergibt gesamthaft 9 Nutzen-Punkte und somit einen Beitragssatz von 40%.

D. Anträge zu Einzelprojekten aus dem Agglomerationsprogramm

Massnahme MIV1.1: Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs

Die Agglomeration Solothurn nimmt zur Kenntnis, dass einige Massnahmen der A-Liste im Zuge des Benchmarks des ARE um Beträge von bis zu 75 % gekürzt wurden. Die Massnahme MIV 1.1: Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs ist davon betroffen. Die gemäss Benchmark anrechenbaren Kosten von CHF 1.76 Mio. (Preisstand 2005 exkl. MwSt.) und der daraus abgeleitete Bundesbeitrag von CHF 0.62 Mio. stehen Gesamtkosten von CHF 7.6 Mio. inkl. MwSt. gegenüber. Diese Kosten teilen sich auf in CHF 4.5 Mio. für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und CHF 3.1 Mio. für die Ausgestaltung der Anschlussknoten als Eingangstore (Kreisel St. Urs und Coop). Das Projekt weist einen hohen Nutzen aus, was im Benchmark und der Einstufung als A-Massnahme auch zum Ausdruck kommt. Aufgrund der Komplexität des Projekts (Ortsdurchfahrt in engem Strassenkorridor und dicht bebauter Ortskern) erfordert dieses aber auch die ausgewiesenen Investitionen. Dies wird im Benchmark nicht berücksichtigt. Die Rückstufung ist zu überprüfen. Es besteht die Gefahr, dass aufgrund des kantonalen finanziellen Handlungsspielraums nicht zeitgerecht realisiert werden kann.

Antrag:

Reduzierter Bundesbeitrag bzw. Kategorisierung der Massnahme MIV1.1 Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs aufgrund des Benchmarks überprüfen.

Massnahme ÖV3.1: Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen

Der Bund beurteilt die Massnahme ÖV 3.1 „Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ als ungenügend. Sie erscheint weder auf der A- noch der B-Liste. Diese Einschätzung wird seitens der Agglomeration Solothurn nicht geteilt. Die Massnahme V-ÖV 3.1 bezieht sich in erster Linie auf die Aufwertung des Bahnhofs und der Umsteigebeziehung Bahn-Bus. Der Busbahnhof mit P+R- und B+R-Anlagen soll ab 2017 realisiert werden, die bahnsseitigen Erneuerungen später. Der 15'-Takt in Lohn-Lüterkofen in beiden Richtungen wird bereits in den Hauptverkehrszeiten zum Fahrplan 2014 eingeführt. Die Einführung des durchgehenden Viertelstundentakts und die Perronverlängerung für 180 m lange Züge soll bis spätestens 2025 realisiert sein (abgestimmt auf die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern, Teilprojekt 4: Schmalspur). Auch die Planungen auf Gemeindeebene sind im Gang. Die Gemeinde Lohn-Lüterkofen hat die Entwicklung des Bahnhofgebiets in ihrem räumlichen Leitbild aufgenommen. Die Umsetzung erfolgt sogar vorgezogen zur Ortsplanungsrevision. Aktuell liegt dem Amt für Raumplanung die Umzonung eines Teils des Industriegebiets (unmittelbar an den Bahnhof angrenzend) in eine Mischzone zur Vorprüfung vor. Der weiterführende Gestaltungsplan soll voraussichtlich noch im Sommer 2013 zur Vorprüfung eingereicht werden. Es ist geplant eine Wohnüberbauung zu realisieren, ergänzt mit Dienstleistungen (z.B. Arztpraxen). Parallel dazu wurde ein Konzept ausgearbeitet, das die Situation beidseits der Gleise analysiert und mögliche Lösungen aufzeigt. Thema ist die Verkehrserschliessung z.B. die Optimierung der Bushaltestelle, die Verlegung der Parkplätze sowie der Nutzungsmix. Aufgrund des bestehenden Reifegrades beantragt die Agglomeration Solothurn die Massnahme ÖV 3.1 „Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen“ mindestens als B-Projekt aufzunehmen.

Antrag:

Massnahme ÖV 3.1: Aufwertung Bahnhof Lohn-Lüterkofen als B-Projekt in die Massnahmenliste aufnehmen.

E. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

Das Instrument Agglomerationsprogramm hat eine sehr positive Dynamik ausgelöst. Eine langfristige und politische Sicherung der Finanzierung des Agglomerationsinstrumentes ist für alle Beteiligten wichtig.

Die Agglomeration Solothurn nimmt zur Kenntnis, dass Reserven von CHF 0.37 Milliarden bestehenden B-Massnahmen aus der 2. Generation von CHF 1.4 Milliarden gegenüberstehen. Der Bund ist bestrebt die Finanzierung auf verschiedene Instrumente zu entflechten. Die Finanzierung von Massnahmen, welche die Eisenbahn und S-Bahn betreffen (dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestellen/Bahnhöfen), sollen ab der 3. Generation über den „Bahninfrastrukturfonds“ (BIF) finanziert werden.

Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind damit weiterhin im Agglomerationsprogramm auszuweisen, sind aber nicht Bestandteil des im Rahmen des im Agglomerationsprogramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung. Damit unterliegt die Finanzierung gemäss BIF geltenden Regeln. Die Frage stellt sich, ob diese eingehalten werden können und welche Vor-

gaben dazu gemacht werden. Weiter muss in der Weisung zur 3. Generation klar aufgezeigt werden, ob diese Kosten dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt werden.

Die Agglomeration Solothurn ist sich der knappen Ressourcen bewusst und nimmt zur Kenntnis, dass unabhängig von der zukünftigen Finanzierung für die 3. Generation die Priorisierung der Massnahmen nochmals spürbar restriktiver erfolgen wird.