

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Juni 2014

Nr. 2014/1071

KR.Nr. I 055/2014 (BJD)

Interpellation überparteilich: Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (06.05.2014) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Mit der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) will der Bundesrat den Bau einer zweiten Strassentunnelröhre im Gotthard ermöglichen. Anlass dafür ist die notwendige Totalsanierung des Tunnels.

Der Bund hat in der Vergangenheit mit verschiedenen Studien nachgewiesen, dass der Gotthard-Strassentunnel ohne vorgängigen Bau einer zweiten Röhre saniert werden kann. Ein leistungsfähiges Ersatzangebot auf der Schiene für Autos und Lastwagen kann dafür sorgen, dass der Verkehr weiter fliesst und das Tessin wie bis anhin gut mit der übrigen Schweiz verbunden bleibt. Stichworte, Autoverlad im alten Scheiteltunnel und Lastwagen-Verlad im neuen Basis-tunnel.

Mit dem Ja zur Alpeninitiative im Jahr 1994 hat sich das Schweizer Volk mit 51,9 Prozent Ja gegen einen Ausbau der Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet ausgesprochen, die Zustimmung im Kanton Solothurn lag bei 55 Prozent.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat höflich, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die geschätzten Baukosten einer zweiten Röhre am Gotthard betragen 2'023 Millionen Franken. Wie bewertet der Regierungsrat das Risiko, dass im Falle einer Realisierung die Gelder für Sanierungen im Nationalstrassennetz auf Kantonsgebiet unter Druck geraten? Welche Anpassungen oder Sanierungen könnten gefährdet sein?
2. Mit Blick auf die notwendigen Sanierungen der A1 wird zum Schutz der Anwohnenden, für den Kulturlanderhalt und für den Wildwechsel eine teilweise Untertunnelung zwischen Härkingen und Luterbach diskutiert. Wie schätzt der Regierungsrat das Risiko ein, dass der Gotthardausbau solche Perspektiven erschweren oder verunmöglichen würde?
3. Kürzlich hat der Bundesrat die Mittel für die Umsetzung der zweiten Generation Agglomerationsprogramme freigegeben. Gibt es Zusammenhänge zwischen den Prioritäten im Nationalstrassenbau und jenen der Agglomerationsprogramme, die sich auf den Kanton Solothurn auswirken könnten?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Bau der zweiten Röhre des Gotthard Strassentunnels (GST) ist Bestandteil der Sanierung und Erneuerung des GST. Die Sanierung und die Erneuerung des GST beinhalten Unterhalts- und Ausbaumassnahmen. Die finanziellen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Gespiesen wird die SFSV aus der Hälfte der Mineralölsteuererträge, aus den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette.

Seit 2008 gibt es für die Finanzierung der Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sowie die Bundesmitfinanzierung der Agglomerationsprogramme den Infrastrukturfonds (IF). Dieser wird mittels Einlagen aus der SFVS geäufnet. Dieser Fonds wurde unter anderem geschaffen, um sicherzustellen, dass bei den Nationalstrassen trotz zwingender Unterhaltsmassnahmen - und damit quasi entsprechend den "gebundenen Ausgaben" - auch Projekte der Engpassbeseitigung und Netzfertigstellung sowie Projekte zugunsten des Agglomerationsverkehrs realisiert werden können.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Die geschätzten Baukosten einer zweiten Röhre am Gotthard betragen 2'023 Millionen Franken. Wie bewertet der Regierungsrat das Risiko, dass im Falle einer Realisierung die Gelder für Sanierungen im Nationalstrassennetz auf Kantonsgebiet unter Druck geraten? Welche Anpassungen oder Sanierungen könnten gefährdet sein?

Auf dem Kantonsgebiet des Kantons Solothurn wurde das Projekt 6-Streifenausbau Luterbach - Härkingen in die Liste der prioritären Projekte des Programmes für die Engpassbeseitigung aufgenommen. Die entsprechenden Kosten von rund 470 Mio. Franken werden somit aus dem IF finanziert. Das generelle Projekt ist weit fortgeschritten.

Angesichts der künftig zunehmend angespannten Situation der SFVS sind sämtliche aus der SFVS finanzierten Ausgaben einer "indirekten" Mittelkonkurrenz ausgesetzt. Das Risiko, dass die Finanzierung des 6-Streifenausbaus Luterbach - Härkingen durch die hohen Ausgaben für die Sanierung des GST unter Druck gerät, wird von uns jedoch aufgrund der dargelegten Finanzierungsmechanismen sowie dem aktuell weit fortgeschrittenen Projektstand als gering eingestuft.

3.2.2 Zu Frage 2:

Mit Blick auf die notwendigen Sanierungen der A1 wird zum Schutz der Anwohnenden, für den Kulturlanderhalt und für den Wildwechsel eine teilweise Untertunnelung zwischen Härkingen und Luterbach diskutiert. Wie schätzt der Regierungsrat das Risiko ein, dass der Gotthardausbau solche Perspektiven erschweren oder verunmöglichen würde?

Wir beurteilen aufgrund der obigen Darlegungen das Risiko, dass die Sanierung des GST die Realisierungschancen einer allfälligen Untertunnelung der Kulturlandschaft zwischen Härkingen und Luterbach erschwert, als gering.

3.2.3 Zu Frage 3:

Kürzlich hat der Bundesrat die Mittel für die Umsetzung der zweiten Generation Agglomerationsprogramme freigegeben. Gibt es Zusammenhänge zwischen den Prioritäten im Nationalstrassenbau und jenen der Agglomerationsprogramme, die sich auf den Kanton Solothurn auswirken könnten?

Die Mittel für die Umsetzung der 2. Generation Agglomerationsprogramme sind noch nicht freigegeben. Der Bundesrat hat am 26. Februar 2014 den Entwurf zur "Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr" dem Parlament zur Vernehmlassung übergeben.

Wie unter Ziffer 3.1 dargelegt, erfolgen sowohl die Engpassbeseitigung (u. a. der 6-Streifen-Ausbau Luterbach - Härkingen) sowie die Projekte der Agglomerationsprogramme (z. B. Neugestaltung Bahnhofplatz Olten) aus dem Infrastrukturfonds. Die Sanierung des GST erfolgt hingegen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Eine direkte oder indirekte Mittelkonkurrenz zwischen diesen oder ähnlichen Projekten ist somit nicht ausgeschlossen.

Dies wiederum zeigt, wie wichtig es ist, neu einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zu schaffen. Er ermöglicht die langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Verkehrsinfrastrukturen der Nationalstrassen und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei)
Finanzdepartement
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat