

## **Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
3003 Bern

24. April 2018

### **Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Unterlagen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit zur Vernehmlassung unterbreitet. Dafür bedanken wir uns und nehmen gerne die Gelegenheit wahr, uns zur Vorlage zu äussern.

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen und weist die grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz aus.

Gestützt darauf beantragt er einen Verpflichtungskredit von 4,651 Milliarden Franken für die grösseren Vorhaben, für Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2019 und für die planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen.

Weiter beantragt der Bundesrat einen vierjährigen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie deren Ausbau im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2020-2023.

Die beantragten Mittel werden aus dem Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert.

Zur Vorlage äussern wir uns wie folgt:

Wir begrüssen ausdrücklich, dass das Erweiterungsprojekt Luterbach - Härkingen als Engpass der Stufe III (gravierendste Stauproblematik) bereits früher dem Ausbauschnitt 2014 zugeteilt und von den eidgenössischen Räten verbindlich beschlossen wurde und damit voraussichtlich ab 2022 realisiert wird.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen äussern wir uns wie folgt:

Wir schliessen uns bezüglich den gestellten Fragen der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) an. Insbesondere unterstützen wir die Meinung der BPUK, dass bezüglich der sachlichen Koordination der verschiedenen Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» Verbesserungspotential besteht. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Beantwortung der Frage 7.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrates, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität von zentraler Bedeutung ist. Mit dem vorliegenden Entwicklungsprogramm verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen «täglich lückenlos verfügbar und benutzbar» sind und dass die «langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr» erhalten bleiben. Dafür will er bis 2030 insgesamt rund 13,5 Milliarden Franken einsetzen. Mit der durch den Kanton Solothurn führenden Nationalstrasse A1 ist der Kanton Solothurn darauf angewiesen, dass diese Zielsetzungen langfristig erfüllt werden.

2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Ja.

Wir vermissen in der Botschaft Aussagen, wie der Bund mittelfristig der fallweisen mangelhaften Leistungsfähigkeit bestehender Nationalstrassenanschlüssen entgegenwirken wird. So weisen im Kanton Solothurn verschiedene Anschlüsse der A5 Luterbach - Biel (Anschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist) aufgrund des stetig anwachsenden Verkehrsaufkommens in den Hauptverkehrszeiten zu geringe Leistungsfähigkeiten auf und gefährden damit die Verkehrssicherheit. Der Kanton Solothurn hat bereits in seiner Vernehmlassung vom 20. Juni 2017 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, auf diesen Aspekt hingewiesen. Die Planung zweckmässiger Massnahmen wird zurzeit in Koordination mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) unter der Federführung des Kantons Solothurn erarbeitet. Die entsprechenden Arbeiten werden durch das ASTRA mitfinanziert, erste Lösungsmöglichkeiten liegen vor.

#### **Antrag:**

Wir beantragen, dass die erforderlichen Anpassungen der Nationalstrassenanschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist zeitnah in Angriff genommen werden.

### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

3. *Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?*

Ja.

Die Zustimmung erfolgt unter der Annahme, dass im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 Mittel für die Anpassung der vorgenannten Nationalstrassenanschlüsse der A5 eingestellt werden.

## Grössere Vorhaben

### 4. *Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?*

Die Kriterien sind nachvollziehbar.

### 5. *Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?*

Ja.

Das Schweizer Stimmvolk hat sich am 28. Februar 2016 für den Bau einer 2. Gotthardröhre ohne Kapazitätserweiterung ausgesprochen. Das Vorhaben erfüllt somit die entsprechenden Kriterien zur Festlegung grösserer Vorhaben. Der entsprechende Verpflichtungskredit kann nun formell beschlossen werden.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

### 6. *Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden? Falls nein, was sollte geändert werden?*

Nein.

Im nun vorliegenden Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen sind im Raum Bern / Solothurn u.a. für den Realisierungshorizont 2030 der Ausbau der Abschnitte Schönbühl - Kirchberg und Wankdorf - Schönbühl vorgesehen. Damit wird, mit Ausnahme des Abschnittes Kirchberg - Luterbach, die gesamte Strecke zwischen Bern und dem Autobahnkreuz Wiggertal bis 2030 ausgebaut sein.

Nicht nachvollziehbar ist, dass der Abschnitt Kirchberg - Luterbach weder im nächsten Realisierungshorizont 2030 noch im Horizont bis 2040 vorgesehen ist, sondern der Kategorie «Weitere Realisierungshorizonte» zugeteilt wird (vgl. Tabelle 10, S. 45 der Vorlage).

Im Falle von Stausituationen auf der Strecke Kriegstetten - Subingen - Deitingen belastet bereits heute ein massiver Ausweichverkehr die Gemeinden entlang der Ausweichrouten. Kantonale Ausbauvorhaben, Sanierungs- und intensivierete Unterhaltsarbeiten sind die Folge - notabene zu Lasten der Gemeinden und des Kantons Solothurn, welche diesen Mehrverkehr ab der Nationalstrasse zu übernehmen haben. Die Region verliert mit dieser schweizweit bekannten Stauproblematik an Standortattraktivität und durch den Fluchtverkehr und die verstopften Ortsdurchfahrten an Wohnqualität.

Diese Situation wird sich im Falle der Umsetzung der vorgesehenen Projektpriorisierung deutlich verstärken. Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach wird ein noch massiveres «Nadelöhr» auf der A1-Achse darstellen und die heutigen Probleme werden sich akzentuieren. Dies widerspricht dem Aspekt «Vermeidung von Problemverlagerungen», wie er in der Vorlage postuliert wird (vgl. Ziffer 2.3.4.3, Seite 44).

Nationalrat Kurt Fluri hat deshalb am 1. Juni 2017 eine Interpellation zur Pannestreifenumnutzung auf der Strecke Luterbach - Schönbühl der A1 eingereicht (Interpellation Nr. 17.3379).

Ob der Pannestreifen auf der Strecke Luterbach - Schönbühl als Übergangslösung umgenutzt werden soll, ist gemäss der Antwort des Bundesrates noch offen. Klar sei aber, dass es sich bei diesem Abschnitt um einen absehbaren Engpass handelt, der ausgebaut werden müsse, schreibt der Bundesrat als Antwort auf die Interpellation und verweist auf einen Vorschlag der im Rahmen des STEP 2018 zur Vernehmlassung unterbreitet werden soll. Einen solchen Vorschlag vermissen wir in der vorliegenden Vorlage.

### **Anträge:**

Das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassenabschnittes Kirchberg - Luterbach ist zeitlich zu priorisieren, d.h. spätestens im Realisierungshorizont 2040 umzusetzen.

Bis zur Realisierung des Ausbaus ist als Übergangslösung auf diesem Abschnitt eine Pannestreifenumnutzung umzusetzen.

Bei der Planung des 6-Spurausbaus des betreffenden Abschnittes ist ein Ausbau des von der Region im Agglomerationsprogramm der 3. Generation als Massnahme festgelegten Viertelanschlusses Derendingen zu einem Vollanschluss zu prüfen.

7. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Nein.

Das strategische Entwicklungsprogramm berücksichtigt die Tatsache, dass per 1. Januar 2020 rund 400 Kilometer zusätzliche Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden (Netzbeschluss NEB) nicht vollumfänglich. Die von den Kantonen entwickelten Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken werden nur insoweit berücksichtigt, sofern die eidgenössischen Räte deren Notwendigkeit und Zweckmässigkeit bereits bestätigt haben.

Wir vermissen in diesem Zusammenhang insbesondere eine inhaltliche Abstimmung der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage mit der zeitgleich unterbreiteten Vernehmlassungsvorlage zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Beispielhaft erwähnen wir was folgt: Gemäss der erwähnten Vernehmlassungsvorlage zum Agglomerationsverkehr wurde für die Agglomeration Basel die Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch an die H18» als A-Massnahme, d.h. als prioritär eingestuft. Mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses (NEB) wird die H18 neu zur Nationalstrasse. Voraussetzung für die Umsetzung des Zubringers Dornach / Aesch ist die Realisierung des Vollanschlusses Aesch an die H18, d.h. eine Anpassung dieser zukünftigen NEB-Strecke. Für den Vollanschluss liegt ein rechtskräftiges Bauprojekt des Kantons Basel-Landschaft vor. Die vorliegende Vorlage macht jedoch keine Aussagen dazu, wie mit solchen «Schnittstellenprojekten» umzugehen ist und damit die Umsetzung entsprechender Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sichergestellt wird.

**Anträge:**

Es sind Massnahmen zur zeitnahen Realisierung des Vollanschlusses Aesch an die H18 als Voraussetzung für die Umsetzung der A-Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch» zu treffen.

Die inhaltliche Koordination der verschiedenen Bundesprogramme «STEP Strasse», «Agglomerationsverkehr» und «STEP Schiene» ist zu verbessern.

8. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?*

Wir begrüssen die dargestellte Methodik, welche für die Priorisierung der Projekte zur Anwendung gelangt. Diese basiert auf dem etablierten System NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte).

Ebenso erachten wir die Berücksichtigung der weiteren in der Vorlage aufgeführten Kriterien als zweckmässig. In der entsprechenden Liste ist ebenfalls der Aspekt «Vermeidung von Problemverlagerungen» aufgeführt. Diesem Aspekt wird mit der zeitlichen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zwischen den Agglomerationen Bern und Solothurn nicht Rechnung getragen.

## **Weitere Bemerkungen**

9. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses werden im Jahr 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Wir unterstützen die Meinung des ASTRA, dass damit der Personaletat des Amtes um insgesamt 60 Stellen zu erhöhen ist. Der Bund übernimmt von den Kantonen mit den NEB-Strecken auch baureife Projekte. Es darf nicht sein, dass von den Kantonen erarbeitete Projekte vom Bund zwar übernommen jedoch aufgrund fehlender Personalressourcen verzögert werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere Anträge und Bemerkungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Roland Heim  
Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatsschreiber