

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

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

26. April 2022

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Januar 2022 haben Sie uns die oben erwähnte Vorlage zur Vernehmlassung unterbreitet. Dafür bedanken wir uns und nehmen gerne die Gelegenheit wahr, uns dazu zu äussern.

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat den Eidgenössischen Räten das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Gestützt darauf beantragt er einen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 sowie für die Planung und Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte. Neu werden auch drei ehemals kantonale Vorhaben in das Entwicklungsprogramm aufgenommen.

Weiter beantragt der Bundesrat einen vierjährigen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie deren Ausbau im Sinne von Anpassungen. Die beantragten Mittel werden aus dem Fonds für Nationalstrassen und dem Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert.

I Grundsätzliche Bemerkungen

Mit der durch den Kanton Solothurn führenden, äusserst stark belasteten Nationalstrasse A1, mit einer Verkehrsbelastung an Werktagen von rund 85'000 bis 95'000 Fahrzeugen, ist unser Kanton auf eine langfristig funktionsfähige Nationalstrasseninfrastruktur angewiesen.

Der Regierungsrat unterstützt vor diesem Hintergrund die Stossrichtung der Vorlage. Betrieb, Unterhalt sowie der gezielte Ausbau der Nationalstrasse sind von grosser Bedeutung für die Sicherstellung der Funktionalität eines leistungsfähigen Verkehrssystems.

Das Projekt für den 6-Spurausbau des Abschnittes Luterbach - Härkingen wurde in diesem Zusammenhang vom UVEK im Dezember 2020 genehmigt. Der Baubeginn ist für 2024 vorgesehen. Wir unterstützen dieses Projekt ausdrücklich.

Zur Vorlage «Ausbauschnitt 2019» haben wir mit unserem Schreiben vom 24. April 2018 Stellung genommen. Bei dieser Gelegenheit haben wir verschiedene Anträge gestellt. Insbesondere

haben wir damals gefordert, das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassen-Abschnittes Kirchberg - Luterbach zeitlich zu priorisieren. Wir stellen nun fest, dass der Ausbau des Abschnittes Kirchberg - Luterbach auch in der aktuellen Vorlage weder dem Realisierungshorizont 2030 noch dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt wird. Wir können diese Folgerung von Seiten des Bundes nicht nachvollziehen und erneuern an dieser Stelle unsere Forderung, dem Ausbau des Abschnittes Kirchberg - Luterbach als einem zentralen und bereits heute ausgelasteten Element des Schweizerischen Nationalstrassennetzes einen grösseren Stellenwert zukommen zu lassen (s. Antwort zu Frage 5).

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

II Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

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

Ja.

Wir vermissen auch in der vorliegenden Botschaft Aussagen, wie der Bund mittelfristig der fallweise mangelhaften Leistungsfähigkeit bestehender Nationalstrassenanschlüssen in unserer Region 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 zur Vorlage aus dem Jahr 2018 auf diesen Aspekt hingewiesen. Die Planung zweckmässiger Massnahmen werden zurzeit in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Solothurn und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet. Die entsprechenden Planungsarbeiten werden durch das ASTRA mitfinanziert, erste Lösungsmöglichkeiten liegen vor. Die diesbezügliche Zusammenarbeit erleben wir als konstruktiv, wofür wir uns an dieser Stelle bedanken. Wir erwarten jedoch, dass anschliessend der planerischen Arbeiten auch deren bauliche Umsetzung zeitnah angegangen wird.

Antrag:

Wir beantragen, dass die entsprechenden Planungsarbeiten weiterhin zügig vorangetrieben werden und die erforderlichen Anpassungen der Nationalstrassenanschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist baulich zeitnah in Angriff genommen werden.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. *Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 nachvollziehbar?*

Ja.

Die Zustimmung erfolgt unter der Annahme, dass im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 Mittel für die Anpassung der vorgenannten Nationalstrassenanschlüsse der A5 eingestellt sind.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

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

Der Abschnitt N18 Delémont - Basel wurde ebenfalls in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Die Kantone BL und JU haben dem Bund dabei die drei Projekte Umfahrung Delémont (JU), Umfahrung Laufen - Zwingen (BL) und Muggenbergtunnel inkl. Knoten Angenstein (BL) übergeben. Aus Sicht des Bundes weisen die Projekte unterschiedliche Planungsstände auf und sind teilweise vor längerer Zeit erarbeitet worden. Gemäss der Vorlage fehlt es für diese Vorhaben an einer integralen Betrachtung des gesamten Abschnittes. Eine Aufnahme der drei Vorhaben in das Entwicklungsprogramm kommt aufgrund des heutigen Wissenstandes für den Bund nicht in Frage. Der Bund sieht jedoch vor, für die N18 eine umfassende Korridorstudie durchzuführen.

Auch der Kanton Solothurn ist indirekt vom Problemdruck auf der Achse Delémont - Basel betroffen. Wir begrüssen somit sehr, dass der Bund den Problemdruck auf der Achse Delémont - Basel anerkennt und bereit ist, mittels der Korridorstudie Lösungen zu erarbeiten. Es ist uns ein Anliegen, dass diese Arbeiten zügig vorangetrieben werden, so dass allfällige Massnahmen möglichst zeitnah weiter konkretisiert und umgesetzt werden können. Möglicherweise ergeben sich erste punktuelle Handlungsmöglichkeiten bereits im Rahmen des «Ausbaus im Sinne von Anpassungen». Grössere Massnahmen sollten dann mit der nächsten Aktualisierungsrunde des STEP in selbiges aufgenommen werden.

Mit Nachdruck möchten wir darauf hinweisen, dass bereits heute der Abschnitt Basel - Aesch in den Spitzenzeiten überlastet ist, z. B. beim Anschluss Reinach; es ist zu erwarten, dass sich die Situation verschärfen wird. Die Stausituation in diesem Abschnitt soll ebenfalls analysiert und Lösungen sollen erarbeitet werden. Allenfalls sind aufwendige Massnahmen nötig wie z. B. eine Aufweitung des Tunnels Reinach für eine Verlängerung von Verflechtungsstrecken etc. Wir unterstützen es daher sehr, dass in die Korridorstudie die gesamte Strecke zwischen Delémont und Basel einbezogen werden soll.

Wir gehen davon aus, dass die Mittel für die Korridorstudie und allfällige anschliessende Vertiefungen grundsätzlich im Verpflichtungskredit «für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten und den damit zusammenhängenden Landerwerb» einkalkuliert sind und bitten darum, diese aufgrund der vorstehenden Ausführungen nötigenfalls zu erhöhen.

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

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

Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach ist jedoch weiterhin lediglich der Kategorie «Weitere Realisierungshorizonte» zugeteilt (vgl. Tabelle 8, S. 49 der Vorlage).

Wir wiederholen somit unsere Forderung vom 24. April 2018: Im Falle von Stausituationen auf der Strecke Kriegstetten - Subingen - Deitingen belastet bereits heute ein massiver Ausweichverkehr die Gemeinden entlang der Ausweichrouten. Die Region verliert durch den Ausweichverkehr mit dieser schweizweit bekannten Stauproblematik an Standortattraktivität. Die verstopften Ortsdurchfahrten führen zu einer Reduktion der Wohn- und Lebensqualität.

Diese Situation wird sich im Falle der Umsetzung der vorgesehenen Projektpriorisierungen deutlich verstärken. Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach wird ein noch massiveres «Nadelöhr» auf der A1-Achse darstellen. Die heutigen regionalen Probleme werden sich damit akzentuieren. Dies widerspricht u.a. den Zielsetzungen der Vorlage (Ziffer 2.3.4.1), dass insbesondere

- das nachgelagerte Strassennetz zu entlasten ist
- die Funktionsfähigkeit jederzeit aufrechterhalten werden kann - auch bei Ereignissen und Unterhaltsarbeiten
- der Durchgangsverkehr das nachgelagerte Strassennetz nicht tangiert.

Antrag:

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

Weitere Bemerkungen

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

Die in der Vorlage unter Ziffer 4.5. (Auswirkungen auf die Raumordnung) und Ziffer 4.6. (Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität im öffentlichen Verkehr) dokumentierten Aussagen unterstützen wir sehr. Die entsprechenden Zusammenhänge können wir exemplarisch am 6-Spurausbau Luterbach-Härkingen und der angestrebten Raum- und Mobilitätsentwicklungen im Gäu (Bezirke Gäu und Untergäu) illustrieren. Analoge Effekte sind aber ebenso für das Projekt Kirchberg - Luterbach zu nutzen: Die Gemeinden des Gäu und der Kanton haben im Prozess «All-Gäu» gemeinsam eine umfassende Langfristsperspektive für die räumliche Entwicklung erarbeitet. Das unterlegte Verkehrskonzept ist stark auf die beiden multimodalen Verkehrsdrehscheiben in Egerkingen und Oensingen ausgerichtet. Aus übergeordneten Zielsetzungen und Leitsätzen wurde eine breite Palette abgestimmter Massnahmen hergeleitet. So soll z.B. der grossräumige Personenverkehr konsequent auf Autobahn und Schiene verlagert werden. Zusammen mit der Reduktion der Ausweichverkehre wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrten angestrebt, welche die Gemeinden ihrerseits mit eigenen Begleitmassnahmen für die Beruhigung der Ortsdurchfahrten nutzen und weiter fördern werden. Für die unterschiedlichen Teilräume des «All-Gäu» und v.a. für die Erreichbarkeit der beiden Bahnhöfe wird eine bessere kleinräumige Vernetzung mit dem ÖV, dem Velo sowie zu Fuss ausgestaltet. Der 6-Spurausbau Luterbach - Härkingen ist somit zusammen mit der Angebotsentwicklung des Schienenfernverkehrs integraler Bestandteil der angestrebten Raum- und Mobilitätsentwicklungen. Angesichts der unmittelbaren Nähe der beiden Bahnhöfe mit dereinst Fernverkehrshalten in Oensingen und Egerkingen zu den jeweiligen Autobahnanschlüssen bieten sich auch grosse Chancen für den Aufbau echter, intermodaler Verkehrsdrehscheiben.

Wir ersuchen Sie, unseren Anliegen und Anträgen im Rahmen der Bereinigung der Vorlage Rechnung zu tragen und danken Ihnen dafür bestens.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Dr. Remo Ankli
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber