



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»:

<https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Konsultation» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☐	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Solothurn, vertreten durch das Amt für Verkehr und Tiefbau, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn, avt@bd.so.ch	



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn begrüsst den Ansatz, Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr gesamthaft zu betrachten und die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen langfristig zu sichern. Der Vorlage kann jedoch nur unter wesentlichen Vorbehalten zugestimmt werden.

Vorausgesetzt werden im Bereich Schiene insbesondere ein belastbares Angebotsziel für 2035 und 2045, die Sicherung der nationalen Knoten- und Korridorfunktion von Olten und des Jurasüdfusses, eine verbindliche Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen nationalen und agglomerationsbezogenen Massnahmen sowie transparente Kriterien und ein verbindlicher Einbezug der Kantone bei den Ergänzungsmassnahmen. Die Neupriorisierung darf für den Kanton Solothurn weder zu einer Verschlechterung des bestehenden Bahnangebots noch zu einer dauerhaften Verschiebung notwendiger Infrastrukturmassnahmen in einen unbestimmten Zeithorizont führen.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Unzureichend berücksichtigt sind aus Sicht des Kantons Solothurn insbesondere folgende Punkte:

Die Angebotskonzepte bilden noch keine hinreichend stabile Entscheidungsgrundlage. Der Planungsstand 2035 wird bis Ende 2026 weiterbearbeitet; für 2045 liegt lediglich eine grobe Angebotsskizze vor. Gleichzeitig sollen bereits rechtskräftig beschlossene Projekte gestrichen werden.

Die Verkehrsperspektiven 2050 werden überarbeitet. Deren Ergebnisse sollen erst im Herbst 2026 vorliegen, d.h. gegen Ende der Vernehmlassung. Vor irreversiblen Streichungsentscheiden sind diese Ergebnisse offenzulegen und in der Priorisierung zu berücksichtigen; den Kantonen ist nötigenfalls eine Nachfrist für eine ergänzende Stellungnahme einzuräumen.

Die verkehrsträgerübergreifende Koordination bleibt weitgehend programmatisch. Die einzelnen Bundesbeschlüsse sind nicht miteinander verknüpft. Abhängigkeiten zwischen Bahn-, Strassen- und Agglomerationsmassnahmen müssen deshalb projektbezogen ausgewiesen und verbindlich behandelt werden.

Die Bedeutung von Olten als nationalem Bahnknoten, des Jurasüdfusses als Ost-West-Korridor und des Schwarzbubenlands als Verbindung zum Raum Basel wird nicht angemessen abgebildet. Ebenso fehlen eine nachvollziehbare regionale Wirkungsbilanz und ein Nachweis, wie die verfassungsrechtlich geforderte ausgewogene und landesweit zugängliche Verkehrsinfrastruktur gewährleistet wird.

Für die Ergänzungsmassnahmen fehlen eine Projektliste, priorisierte Auswahlkriterien, ein transparentes Verfahren, eine regionale Wirkungsübersicht und verbindliche Mitwirkungsrechte der betroffenen Kantone.

Der Schutz bereits ausgelöster kantonaler, kommunaler und privater Planungen und Investitionen wird unzureichend berücksichtigt. Für bereits beschlossene und weit fortgeschrittene Vorhaben ist eine Übergangs- und Bestandesschutzregelung erforderlich.

Bei der Digitalisierung ist transparent nachzuweisen, welche zusätzlichen Kapazitäten unter realistischen Bedingungen des Mischverkehrs, des Unterhalts und des Baustellenbetriebs tatsächlich verfügbar werden. ERTMS darf notwendige physische Ausbauten nicht ungeprüft ersetzen.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Bündelung wird im Grundsatz begrüsst, weil sie eine gemeinsame räumliche und verkehrliche Beurteilung erleichtert. Die Vorlage erreicht dieses Ziel jedoch nur teilweise: Die Bundesversammlung kann über die einzelnen Ausbauschritte weiterhin separat entscheiden und die Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsträgern sind nicht abgesichert.

Die Chancen für die verkehrsträgerübergreifende Bündelung und die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung werden nicht ausreichend genützt. Insbesondere wird nicht klar, welche Ziele jenseits der koordinierten Finanzierungsplanung mit der Bündelung verfolgt werden. Neben der fehlenden Abstimmung mit einer zu definierenden gesamtschweizerischen Siedlungsstrategie wird nicht aufgezeigt, ob und welche Verlagerungsziele beim Modal Split angestrebt werden. Ebenfalls ist nicht klar, ob und wo sich MIV und öV zeitlich so ergänzen können, dass Ausbauten im öV die Strasse entlasten und auf Ausbauten zu Unterhaltszwecken verzichtet werden kann.

Der Kanton Solothurn stimmt der Bündelung deshalb nur unter folgenden Voraussetzungen zu: Projektabhängigkeiten sind in der Botschaft und in den Bundesbeschlüssen ausdrücklich auszuweisen; miteinander verknüpfte Massnahmen sind als funktionales Paket zu beurteilen; ein negativer Entscheid bei einem Verkehrsträger darf nicht ohne erneute Gesamtbeurteilung automatisch zur Depriorisierung einer Massnahme eines anderen Verkehrsträgers führen. Die betroffenen Kantone sind in diese Paketentscheide verbindlich einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für die S-Bahn-Haltestelle und die Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee sowie für den neuen Bahnhofplatz Olten (sowie Agglo- als auch BIF-Anteil).

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Handlungsbedarf für eine Neupriorisierung zur Erreichung einer nachhaltigen und umsetzbaren Bahninfrastrukturfinanzierung wird anerkannt. Die vorgeschlagene Neupriorisierung kann in der vorliegenden Form insbesondere aus den folgenden Gründen jedoch nicht unterstützt werden:

Erstens fehlt eine stabile Angebotsgrundlage für den Horizont 2035 bzw. ist diese erst in Erarbeitung begriffen. Für den Horizont 2045 liegt gar nur eine grobe Skizze vor, die mit den Kantonen nicht abgestimmt ist. Die langfristigen Verkehrsperspektiven stehen noch aus. Trotzdem sollen zahlreiche vom Parlament beschlossene Massnahmen definitiv gestrichen werden. Eine allfällige Streichung ist erst vertretbar, wenn robuste Angebotsvorstellungen vorliegen, die Infrastrukturentwicklung konsequent darauf ausgerichtet worden ist und die regionalen Auswirkungen abschliessend bekannt sind.

Zweitens basiert die Neupriorisierung von Projekten im vorliegenden Ausbauschnitt auf einem externen Gutachten ohne Verknüpfung zur Angebotsentwicklung.

Drittens ist die regionale Wirkung im Kanton Solothurn negativ. Die in der Vorlage aufgeführten, direkt den Kanton Solothurn betreffenden Streichungen belaufen sich auf knapp 300 Mio. Franken. Gleichzeitig drohen aus der bisher bekannten Angebotsplanung Stillstand oder Verschlechterungen beim Angebot. Besonders problematisch ist der vorgesehene Wegfall der integralen Durchbindung der S20 Olten - Solothurn - Biel in Solothurn, der damit einhergehende unproduktive Fahrzeugeinsatz und die daraus folgenden Mehrabgeltungen für die Besteller.

Viertens wird die Priorisierung nicht konsistent angewendet. Projekte mit noch offenen Voraussetzungen, nachweislich ungenügendem oder unklarem volkswirtschaftlichem Nutzen werden weitergeführt, während vergleichsweise kostengünstige, weit fortgeschrittene Vorhaben, deren Nutzen ausgewiesen ist, gestrichen oder nicht benannt werden. Die Neupriorisierung wird in Frage gestellt.

Antrag 1

Bis zum Vorliegen konsistenter Angebotskonzepte für die Horizonte 2035 und 2045, die vereinbar mit den langfristigen Verkehrsperspektiven sein müssen, sind die für den Kanton Solothurn relevanten und bereits beschlossenen Massnahmen weiter zu bearbeiten. Dies sind mindestens die Vorhaben Dornach Apfelsee, Grenchen Süd und die für Olten erforderlichen Publikums- und Bahnhofplatzmassnahmen.

Antrag 2

Die für den Jurasüdfuss erforderlichen Kapazitätsmassnahmen und Betriebsanlagen sind verbindlich in der Planung weiterzubearbeiten und im Rahmen von notwendigem Substanzerhalt umzusetzen.

Ausbauschnitt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn lehnt die als Gegensatz formulierte Stossrichtung «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» ab aufgrund der fehlenden künftigen Angebotskonzepte bzw. des fehlenden Zielbildes und damit auch aufgrund des fehlenden abschliessenden Bedarfsnachweises. Die Wichtigkeit von stringent hergeleiteten übergeordneten Schlüsselprojekten mit grosser Reichweite wird anerkannt, dies jedoch nicht auf Kosten von kleineren Projekten.

Kostengünstige oder räumlich begrenzte Massnahmen können für die Inbetriebnahme eines Angebots, die Fahrplanstabilität, die Sicherheit, die Verknüpfung der Verkehrsträger oder die Erschliessung eines Entwicklungsschwerpunkts systementscheidend sein. Massgebend darf deshalb nicht die Projektgrösse sein, sondern der Beitrag zum Zielangebot, zur Resilienz und zur Gesamtwirkung.

Antrag

Neben den strategischen Netzelementen ist im Ausbauschnitt 2027 eine ausdrücklich benannte Kategorie «netz- und angebotskritische Ergänzungsmassnahmen» vorzusehen. Darin sind insbesondere der BIF-Anteil Neuer Bahnhofplatz Olten, das Wendegleis Aesch, die notwendigen Publikumsanlagen in Olten sowie die Massnahmen Grenchen Süd und Dornach Apfelsee zu sichern beziehungsweise mit Projektierung und Finanzierungsreservation weiterzuführen.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Auswahl wird mit Vorbehalten unterstützt. Begrüsst werden insbesondere der Ausbau der Publikumsanlagen Basel SBB mit der Margarethenbrücke, das S-Tram Leimental - Basel sowie die Perronverlängerung des RBS in Solothurn. Die Notwendigkeit dieser Vorhaben ist unabhängig vom definierten Vorgehen gegeben.

Die vorgeschlagenen Schlüsselprojekte ausserhalb des direkten Interessenbereichs des Kantons Solothurn scheinen nicht durchgehend nach vergleichbaren Kriterien begründet. Die im erläuternden Bericht formulierten Vorbehalte zum multifunktionalen Grimseltunnel (Seiten 26 und 27) weisen darauf hin. Gleichzeitig fehlen kleinere, im ETH-Gutachten hoch priorisierte und für bestätigte Angebotsziele notwendige Vorhaben, namentlich das Wendegleis Aesch und der BIF-Anteil des neuen Bahnhofplatzes Olten.

Antrag 1

Es sind sämtliche Projekte, Schlüsselprojekte und die verdrängten kleineren Projekte nach einheitlichen Kriterien und mit aktualisierten Kosten zu beurteilen.

Antrag 2

Es dürfen keine systemkritischen Ergänzungsmassnahmen finanziell verdrängt werden.

Das Wendegleis Aesch und der BIF-Anteil Neuer Bahnhofplatz Olten sind in den Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen oder darin als namentlich gesicherte Ergänzungsmassnahmen mit reservierter Finanzierung festzuhalten.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der ERTMS-Strategie und eine erste Finanzierungstranche werden unterstützt. ERTMS ist für die Stabilität, die Interoperabilität und eine effizientere Nutzung des Netzes wichtig.

Die Zustimmung steht unter dem Vorbehalt, dass die mit ERTMS unterstellten Kapazitätsgewinne streckenbezogen, betrieblich robust und transparent nachgewiesen werden. Zu berücksichtigen sind Mischverkehr, Güterverkehr, Haltepolitik, Unterhaltsfenster, Baustellen, Störungsfälle und die zeitliche Verfügbarkeit des geeigneten Rollmaterials. ERTMS darf nicht als pauschaler Ersatz für notwendige physische Infrastruktur oder als Begründung für Angebotsverschlechterungen verwendet werden. Allfällige Mehrkosten für die Besteller sind auszuweisen.

Antrag

Für den Jurasüdfuss und dem Knoten Olten ist ein nachvollziehbarer Kapazitäts- und Stabilitätsnachweis für die Horizonte 2035 und 2045 vorzulegen, einschliesslich der vorgesehenen Verdichtungen im Regionalverkehr und der Güterverkehrsstrassen.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der vorgesehene Umfang von 3 Mrd. Franken für den Horizont 2035 und 1,8 Mrd. Franken für den Horizont 2045 kann ohne Projektliste, Auswahlkriterien, Zeitplan und regionale Wirkungsübersicht nicht sachgerecht beurteilt werden. Der Kanton Solothurn lehnt die Ausgestaltung als weitgehend unbestimmte Sammelpositionen deshalb in der vorliegenden Form ab.

Neuer Bahnhofplatz Olten: Der Agglomerationsanteil des neuen Bahnhofplatzes Olten ist in der Botschaft enthalten, was vom Kanton Solothurn unterstützt wird. Der im ETH-Gutachten ebenfalls hoch priorisierte BIF-Anteil des neuen Bahnhofplatzes Olten ist in der Vorlage nicht als eigenes Vorhaben gesichert und ist von den bereits erwähnten «Publikumsanlagen Olten» abzugrenzen.

Wendegleis Aesch: Das Wendegleis Aesch ist für den bestätigten Viertelstundentakt Basel - Aesch erforderlich und wurde im ETH-Gutachten hoch priorisiert. Das Vorhaben ist in der Botschaft allerdings nicht gesichert.

Publikumsanlagen Olten: Die Aufnahme der Publikumsanlagen Olten wird gefordert. Wegen ihrer Bedeutung für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des nationalen Knotens sind Umfang, Termin und Finanzierung verbindlich zu sichern.

Antrag 1

In der Botschaft sind eine priorisierte Liste der absehbaren Ergänzungsmassnahmen, verbindliche Auswahlkriterien, die vorgesehenen Planungs- und Freigabeschritte sowie eine regionale Wirkungsbilanz auszuweisen. Die betroffenen Kantone sind vor der Freigabe anzuhören; bei Massnahmen mit wesentlichen Auswirkungen auf das kantonale Angebot ist eine einvernehmliche Abstimmung anzustreben.

Antrag 2

Der BIF-Anteil «Olten, Neuer Bahnhofplatz» ist im Ausbauschritt 2027 aufzunehmen und zu finanzieren.

Antrag 3

Die Massnahme «S-Bahn Basel; Zugfolgezeitverkürzung Laufen - Grellingen und Aesch - Basel, Wendegleis Aesch» ist in den Ausbauschritt 2027 aufzunehmen und zu finanzieren.

Antrag 4

Die Publikumsanlagen Olten sind vollständig und zeitgerecht umzusetzen. Die Finanzierung darf nicht durch nachträgliche Priorisierungen innerhalb der Ergänzungsmassnahmen verdrängt werden.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn lehnt die vorgesehenen Streichungen und Anpassungen in der vorliegenden Form ab. Bereits beschlossene Projekte dürfen nicht auf der Grundlage eines noch nicht abgeschlossenen Angebotskonzepts, einer groben Angebotsskizze 2045 und noch ausstehender Verkehrsperspektiven definitiv aufgehoben werden. Zu berücksichtigen sind zudem die von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten im Vertrauen auf die geltenden Beschlüsse ausgelösten Planungen und Investitionen.

Neue Haltestelle Dornach Apfelsee: Die Haltestelle ist mit der Entwicklung Wydeneck, dem Buskonzept, den Fuss- und Veloverbindungen und der Mobilitätsdrehscheibe abgestimmt. Die Streichung der Bahnmassnahme führt in der Prüfung des Agglomerationsprogramms unmittelbar zur Depriorisierung der Mobilitätsdrehscheibe wegen einer vom Bund selbst verursachten Abhängigkeit. Dies widerspricht dem Anspruch der verkehrsträgerübergreifenden Koordination und schwächt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das Entwicklungsgebiet Wydeneck in Dornach ist eines der wichtigsten Umstrukturierungsvorhaben im Kanton Solothurn und eine bedeutende Siedlungsreserve im inneren Korridor der Agglomeration Basel. Aus der Optik der Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann Wydeneck nur mit der S-Bahn-Haltestelle entwickelt werden. Die kritische Beurteilung der Haltestelle gemäss Bericht Weidmann ignoriert die Bedeutung des Entwicklungspotenzials des Wydenecks für die Agglomeration Basel. Die Haltestelle Apfelsee

stellt in Verbindung mit der Entwicklung des Wydeneckareals schweizweit eine der profiliertesten Agglomerationsentwicklungen dar. Kaum ein anderes Vorhaben wirkt so schlüssig auf eine integrierte Raum- und Mobilitätsentwicklung hin, obwohl hierzu eine Koordination über zwei Kantone und zwei Gemeinden erforderlich war. Eine Depriorisierung der Haltestelle Dornach Apfelsee ist vor diesem Hintergrund nicht hinnehmbar, zumal damit Investitionen im Umfeld in dreistelliger Millionenhöhe gefährdet werden.

Aus einer regionalen Perspektive gelten obige Überlegungen auch für die Haltestelle Neuallschwil.

Grenchen Süd, Wendegleis und Perronanpassungen: Mit der städtebaulichen Entwicklung auf beiden Gleisseiten des Bahnhofs Grenchen Süd, einer neuen Unterführung zur Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen und der Aufwertung der Publikumsanlagen rückt das Zentrum von Grenchen näher an den Bahnhof Süd (zentraler Baustein des in Erarbeitung begriffenen Agglomerationsprogramms der 6. Generation). Am Top-Entwicklungsstandort östlich des Bahnhofs Grenchen Süd ist mittel- bis langfristig die Ansiedlung von Unternehmen im grossen Stil vorgesehen.

Die im Horizont 2035 erneut vorgesehene wendende S-Bahn am Bahnhof Grenchen Süd und ein zweiter Fernverkehrshalt erfordern eine aufwärtskompatible Anlage. Die Planung ist mit dem ohnehin notwendigen Substanzerhalt zu koordinieren; ein späteres Nachrüsten wäre betrieblich und finanziell nachteilig sowie nicht sachgerecht.

Weitere Solothurner Massnahmen: Es werden in der Vorlage Massnahmen, die für den Kanton Solothurn wichtig sind, gestrichen. Namentlich werden Schönenwerd West Wendegleis, Solothurn Anlageanpassungen, Haltestelle Oensingen Dorf, partielle Doppelspur Solothurn – Biberist (einhergehend mit oder ohne zweite Perronkante Biberist Ost) und die Perronverlängerung Egerkingen für einen Fernverkehrshalt gestrichen. Die Streichung jeder Massnahme ist bei Vorliegen des finalen Angebotskonzepts einzeln zu überprüfen.

Antrag 1

Für bereits beschlossene und fortgeschrittene Vorhaben ist eine Übergangs- und Bestandesschutzregelung vorzusehen. Solothurner Projekte sind bis zur abschliessenden Angebots-, Produktions- und Kapazitätsprüfung mindestens als Projektierungs- oder Ergänzungsmassnahmen mit Finanzierungsreservation weiterzuführen.

Antrag 2

Die Massnahme «Dornach Apfelsee: Neue Haltestelle» ist im Ausbauschnitt 2035 zu belassen und mit den erforderlichen Kreditmitteln zu sichern, damit die geplante Inbetriebnahme Ende 2030 möglich bleibt. Der Halt ist in der Netzgrafik 2035 abzubilden. Eventualiter ist das Vorhaben im Ausbauschnitt 2027 als namentlich gesicherte Ergänzungsmassnahme mit verbindlichem Entscheidtermin aufzunehmen.

Antrag 3

Die Massnahme «Grenchen Süd: Wendegleis / Perronanpassungen Gleis 3» ist im Ausbauschnitt 2035 zu belassen, die sistierte Planung ist unverzüglich weiterzuführen und mit dem Substanzerhalt zu koordinieren. Der zweite Fernverkehrshalt pro Stunde ist in den Netzgrafiken 2035 und 2045 abzubilden.

Antrag 4

Die in der Vorlage gestrichenen, für den Kanton Solothurn wichtigen Massnahmen Schönenwerd West Wendegleis, Solothurn Anlageanpassungen, Haltestelle Oensingen Dorf, partielle Doppelspur Solothurn - Biberist (mit oder ohne zweite Perronkante Biberist Ost)

sowie Perronverlängerung Egerkingen für einen Fernverkehrshalt sind nach Vorliegen des finalen Angebotskonzepts einzeln zu überprüfen. Auf eine definitive Streichung ist bis dahin zu verzichten.

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die höhere Kostengenauigkeit durch ein abgeschlossenes Vorprojekt wird grundsätzlich unterstützt. Die Zustimmung gilt jedoch nur unter wesentlichen Vorbehalten.

Die neue Regel darf nicht rückwirkend zur Aufhebung bereits beschlossener Projekte führen. Für laufende Planungen ist eine Übergangsregelung erforderlich. Zudem zeigt die Vorlage selbst, dass auch der Ausbau im Raum Basel und Sammelpositionen ohne abgeschlossenes Vorprojekt in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden sollen. Vergleichbar fortgeschrittene und systemkritische Solothurner Vorhaben sind gleich zu behandeln.

Antrag

Im Eisenbahngesetz ist festzuhalten, dass die Vorprojktanforderung nur für neue strategische Netzelemente gilt. Für bereits beschlossene Projekte, technisch notwendige Ergänzungsmassnahmen und Vorhaben mit koordinierten Drittinvestitionen sind sachgerechte Übergangsbestimmungen vorzusehen. Die Kantone sind frühzeitig in Projektdefinition, Standardfestlegung und «design to cost» einzubeziehen; die Projektierungskosten sind aus dem BIF sicherzustellen.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten.

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der vorgeschlagenen Kompetenzverlagerung an den Bundesrat beziehungsweise einer möglichen Delegation an das UVEK wird in der vorliegenden Form nicht zugestimmt. Bei einem Volumen von insgesamt 4,8 Mrd. Franken und erheblichen Auswirkungen auf kantonale Angebots- und Raumplanungen genügt eine pauschale Sammelposition ohne verbindliche materielle und verfahrensrechtliche Sicherungen nicht.

Antrag

Das Parlament hat zumindest die Angebotsziele, die priorisierten Massnahmenkategorien, die regionalen Wirkungen und die finanziellen Obergrenzen zu beschliessen. Das Gesetz muss transparente Auswahlkriterien, eine vorgängige Anhörung der betroffenen Kantone, eine Begründungspflicht bei Abweichungen von kantonalen Anträgen und eine regelmässige öffentliche Berichterstattung vorsehen. Entscheide über regional bedeutende oder angebotsprägende Massnahmen dürfen nicht an den Bundesrat delegiert werden. Bereits absehbare Vorhaben wie der BIF-Anteil Neuer Bahnhofplatz Olten, das Wendegleis

Aesch sowie die Anlagen in Grenchen Süd und Dornach Apfelsee sind vom Parlament namentlich zu sichern.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn unterstützt die unbefristete Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Eine ausreichende und verlässliche Finanzierung ist Voraussetzung für Betrieb, Substanzerhalt, Digitalisierung und Ausbau.

Die Zustimmung zur Zusatzfinanzierung ist jedoch nicht als Zustimmung zu den vorgesehenen Projektstreichungen zu verstehen. Die zusätzlichen Mittel müssen auch für die zeitgerechte Umsetzung von netz- und angebotskritischen Ergänzungsmassnahmen, für die Knotenfunktion Olten sowie für eine ausgewogene regionale Entwicklung eingesetzt werden. In der Botschaft ist transparent auszuweisen, welche Projekte und Angebotsziele mit der Zusatzfinanzierung gesichert werden und welche Folgen ein abweichender Volksentscheid hätte.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Fernverkehrshalt Grenchen Süd

Grenchen Süd: In der Angebotsskizze 2045 fehlt die Fernverkehrsbedienung Grenchen Süd vollständig.

Knoten Olten: Die Publikumsanlagen und der neue Bahnhofplatz sind für die Sicherheit, den Fahrgastfluss und die verkehrsträgerübergreifende Funktion des wichtigsten Bahnknotens im Mittelland untrennbar miteinander zu koordinieren.

Antrag 1

Der heutige Fernverkehrshalt in Grenchen Süd ist in der Angebotsskizze 2045 ausdrücklich weiterzuführen. Zusätzlich ist der zweite Fernverkehrshalt pro Stunde in Grenchen Süd in der Angebotsskizze 2045 ausdrücklich aufzunehmen.

Antrag 2

Für den Abschnitt Olten - Solothurn - Biel ist bis zur Botschaft gemeinsam mit den betroffenen Kantonen ein belastbares Angebots- und Infrastrukturkonzept vorzulegen. Es muss den Fern- und Regionalverkehr, eine integrale beziehungsweise abschnittsweise Verdichtung bis zum Viertelstundentakt, die Güterverkehrsstrassen, Unterhalt und Baustellen sowie ausreichende Betriebsreserven enthalten. Erforderliche Anlagen sind als konkrete oder namentlich gesicherte Ergänzungsmassnahmen aufzunehmen.

Antrag 3

Bund, SBB, Kanton und Stadt legen vor der Botschaft eine verbindliche Umsetzungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Gesamtpaket Knoten Olten vor.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der beantragte Zahlungsrahmen wird unterstützt. Die Mittel müssen so bemessen und bewirtschaftet werden, dass Betrieb, Substanzerhalt, Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Klimaanpassung und technische Erneuerung auf den Nationalstrassen A1, A2, A5 und N18 gewährleistet bleiben. Steigende Aufwendungen für Unterhalt und Anpassungen dürfen weder notwendige Sicherheitsmassnahmen noch die Planung der im STEP verbleibenden Erweiterungsprojekte verdrängen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Projektportfolio wird im Grundsatz unterstützt, jedoch mit Vorbehalten hinsichtlich der Behandlung der N18 und der Streichung des Projekts N1 Kirchberg - Luterbach.

Die N18-Projekte bleiben zwar im STEP enthalten, werden aber teilweise einem unbestimmten Horizont «Weitere» zugeordnet. Damit fehlen verbindliche Planungs- und Entscheidemeilensteine für die Erschliessung des Schwarzbubenlands und die Verbindung Basel - Jura.

Zudem ist die Streichung N1 Kirchberg - Luterbach zu überprüfen. Die bereits laufende Erweiterung Luterbach - Härkingen darf nicht dazu führen, dass sich der Engpass an den westlichen Projektperimeter beziehungsweise an die Kantonsgrenze verlagert. Betriebliche Massnahmen und eine Umnutzung des Pannestreifens sind als erste Stufe zu prüfen, dürfen aber die langfristige Ausbauoption nicht beseitigen.

Antrag

Die N18-Projekte sind mit verbindlichen Planungsschritten im STEP zu belassen. Das Vorhaben N1 Kirchberg - Luterbach ist mindestens als langfristige Option mit einem auslösenden Überprüfungsmechanismus weiterzuführen und nach Vorliegen der aktualisierten Verkehrsperspektiven sowie der Wirkungsanalyse des Ausbaus Luterbach - Härkingen neu zu beurteilen.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

N18 Muggenbergtunnel: Das Projekt behebt eine Inkohärenz des Nationalstrassennetzes, verbessert die Redundanz und ermöglicht die Sanierung des langjährigen Unfallschwerpunkts Angenstein. Die Zuordnung zum offenen Horizont «Weitere» schafft jedoch keine hinreichende Planungssicherheit.

Antrag 1

Der Muggenbergtunnel ist dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen. Eventualiter ist er mindestens dem Horizont 2055 zuzuweisen; das generelle Projekt ist verbindlich weiterzuführen und mit einem Entscheidmeilenstein spätestens in der nächsten STEP-Fortschreibung zu versehen.

N18 Laufen - Zwingen: Die langfristige Korridorlösung muss die Belastungen und die ungenügende Netzverträglichkeit in Laufen und Zwingen gesamthaft lösen. Da das Projekt hohe Kosten aufweist und sich auf Stufe Studie befindet, ist ein gestuftes Vorgehen zweckmässig, nicht jedoch eine unbestimmte Verschiebung.

Antrag 2

Die Umfahrung Laufen - Zwingen ist aus dem Horizont «Weitere» mindestens in den Realisierungshorizont 2055 zu verschieben und planerisch weiterzuführen. Bei Bestätigung des Bedarfs durch die aktualisierten Verkehrsperspektiven und die vertiefte Korridorbeurteilung ist eine Zuordnung zum Horizont 2045 vorzunehmen.

N18 Zentrumsentlastung Laufen: Die Zentrumsentlastung weist einen hohen Nutzen für Wohnlichkeit, Verkehrssicherheit und Redundanz auf und ist mit der Verlegung der Naubrücke zu koordinieren.

Antrag 3

Die Zentrumsentlastung Laufen ist für eine Vorziehung in den Horizont 2045 zu prüfen. Solange die Umfahrung Laufen - Zwingen nicht verbindlich beschlossen und finanziert ist, darf die Zentrumsentlastung nicht zurückgestuft oder aus dem STEP entfernt werden. Die beiden Varianten sind vor dem nächsten Entscheid anhand gleicher Kriterien und unter Einbezug der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn zu vergleichen.

Ausbauschritt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Den beiden zur Realisierung beantragten Projekten wird zugestimmt. Die Zustimmung darf die Weiterplanung zusätzlicher Projekte in den Horizonten 2045 und 2055 nicht präjudizieren. Insbesondere sind ausreichende Planungsmittel für die N18 und für die erneute Prüfung des A1-Abschnitts Kirchberg - Luterbach sicherzustellen.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht des Kantons Solothurn bestehen gegen die vorgesehenen Netzbeschlussänderungen keine grundsätzlichen Einwände. Die Zustimmung setzt voraus, dass aus der Streichung einzelner Netzelemente kein Präjudiz für die Behandlung anderer Projekte entsteht und dass bei künftigen Netzänderungen die betroffenen Kantone frühzeitig konsultiert sowie funktional gleichwertige Lösungen nachgewiesen werden.

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

N1 Kirchberg - Luterbach

Die definitive Streichung des Erweiterungsprojekts ist zurückzustellen. Mit dem Ausbau Luterbach - Härkingen kann sich der Engpass westwärts verlagern. Der Bund hat deshalb nach Inbetriebnahme der laufenden Erweiterung und auf Grundlage der aktualisierten Verkehrsperspektiven eine korridorweite Wirkungsanalyse durchzuführen. Zu untersuchen sind Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz und die Wirksamkeit betrieblicher Massnahmen.

Antrag:

N1 Kirchberg - Luterbach ist als STEP-Option mit klaren Auslösekriterien und gesicherter Planungskontinuität beizubehalten.

N18 und Übergangsmassnahmen

Bis zur Realisierung der langfristigen Projekte sind die Sicherheits- und Betriebsdefizite am Knoten Angenstein sowie auf den Ortsdurchfahrten mit koordinierten Sofort- und Übergangsmassnahmen zu reduzieren. Diese dürfen die spätere Korridorlösung nicht verbauen.

Antrag:

Das ASTRA legt zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft, Jura und Solothurn einen verbindlichen Planungs-, Sicherheits- und Entscheidungsfahrplan für den N18-Korridor vor.

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn unterstützt das Programm Agglomerationsverkehr der fünften Generation und den vorgesehenen Beitragssätzen für die Agglomerationsprogramme Aare-Land, Basel und Solothurn. Der Prüfung kann jedoch nur mit Vorbehalten zugestimmt werden.

Mehrere zentrale Massnahmen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die Verkehrssicherheit und die Funktionsfähigkeit bereits mitfinanzierter Gesamtpakete wurden ausschliesslich wegen Abhängigkeiten oder aus Sicht des Bundes ungenügender Bau- und Finanzreife in den B- beziehungsweise C-Horizont verschoben.

Der aktuelle Projektstand und die bis zum Baubeginn möglichen Verfahrensschritte sind vor der Botschaft nochmals zu würdigen. Wo die A-Reife mit klaren Auflagen hergestellt werden kann, ist eine bedingte Aufnahme in die A-Liste beziehungsweise mindestens eine verbindliche Reservierung des Bundesbeitrags vorzusehen.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Bemerkungen:

Agglomerationsprogramm Basel: Dornach, Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee (ARE-Code 2701.5.001)

Der Bund ordnet die Massnahme dem C-Horizont wegen ihrer Abhängigkeit von der Bahnhaltestelle zu. Diese Abhängigkeit ist kein Mangel der Agglomerationsmassnahme, sondern Ergebnis der ausdrücklich angestrebten Koordination von Siedlung, Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr. Eine Streichung der nationalen Bahnmassnahme darf nicht automatisch das abgestimmte Agglomerationsprojekt zu Fall bringen. Die Mobilitätsdrehscheibe erschliesst das Entwicklungsgebiet Wydeneck und bündelt Bushaltekanten, Aufenthaltsflächen, Veloabstellanlagen, Strassenraumaufwertungen und die Velovorzugsroute. Die paketweise Aufnahme setzt die Grundidee von Verkehr '45 konsequent um und schützt die auf Bundesbeschlüsse ausgerichteten kantonalen, kommunalen und privaten Planungen.

Antrag

Die Massnahme ist zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee als verkehrsträgerübergreifendes Paket in den A-Horizont aufzunehmen. Eventualiter ist der Bundesbeitrag bedingt zu reservieren und bei Bestätigung der Bahnhaltestelle ohne erneute materielle Gesamtprüfung freizugeben.

Agglomerationsprogramm Solothurn: Biberist/Solothurn, Neukonzeption Lackenhof-Rampe Bürenstrasse (ARE-Code 2601.5.005)

Der Bund begründet die B-Zuteilung mit ungenügender Bau- und Finanzreife. Diese Beurteilung ist anhand des aktualisierten Projektstands, des kantonalen Kredit- und Genehmigungsfahrplans sowie des vorgesehenen Baubeginns nochmals zu überprüfen. Die Massnahme ist für die Verkehrssicherheit und die Funktionsfähigkeit der A5 beziehungsweise der Westtangente zentral. Rückstaus am Knoten Lackenhof können bis auf die Nationalstrasse wirken. Erst mit der Neukonzeption entfalten die bereits genehmigten Massnahmen Stauraummanagement Aarebrücke und Optimierung Knoten Obach ihre volle Wirkung. Der Kanton hat die Auswirkungen auf das städtische Netz untersucht; Ziel ist die Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen und nicht eine Mehrbelastung der Quartiere.

Antrag

Die Massnahme ist im A-Horizont der fünften Generation zu berücksichtigen. Eventualiter ist eine bedingte A-Aufnahme mit klar bezeichneten, bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung zu erfüllenden Reifeauflagen vorzusehen.

Agglomerationsprogramm Solothurn: Kriegstetten, BGK Zentrum (ARE-Code 2601.5.007)

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept beruht auf einem umfassenden Variantenstudium einschliesslich Temporegime und stärkt die Aufenthaltsqualität im betroffenen Perimeter wesentlich. Der Bund bezeichnet als Hindernis die Bau- und Finanzreife. Massgeblich ist deshalb nicht eine pauschale Verschiebung, sondern die konkrete Frage, ob die erforderlichen Beschlüsse bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung und der Baubeginn innerhalb des A-Horizonts nachgewiesen werden können. Der aktuelle kantonale und kommunale Terminplan ist vor der Botschaft nochmals zu prüfen.

Antrag

Die Massnahme ist im A-Horizont aufzunehmen. Eventualiter ist eine bedingte A-Aufnahme mit verbindlichen Terminen für Plan- und Kreditgenehmigung vorzusehen.

Agglomerationsprogramm Solothurn: Elektrifizierung Buslinien BSU (ARE-Code 2601.5.003)

Die Kürzungen auf CHF 1.61 Mio. im A-Horizont und CHF 1.68 Mio. im B-Horizont sind nicht nachvollziehbar. Die angeführte Begründung, wonach in den anrechenbaren Kosten auch Anteile des regionalen Personenverkehrs enthalten sind, konnte durch den Kanton Solothurn widerlegt werden. Die aktuelle Aufteilung der Aufwände für die Elektrifizierung der Buslinien im Raum Solothurn wurde dem Bundesamt für Raumentwicklung vorgelegt und die Berechnung der anrechenbaren Kosten ist auf dieser Basis vorzunehmen.

Antrag

Die Massnahme ist sowohl im A als auch im B-Horizont mit den vollen, anrechenbaren Kosten zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um CHF 2.11 Mio. im A-Horizont und CHF 2.46 Mio. im B-Horizont.

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:
Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Der Kanton Solothurn ersucht den Bund, vor der Verabschiedung der Botschaft ein technisches Bereinigungsgespräch mit den betroffenen Bundesämtern und Infrastrukturbetreibern durchzuführen. Gegenstand sollen insbesondere das Zielangebot Jurasüdfuss/Olten, die integrale S20, Grenchen Süd, Dornach Apfelsee, der BIF-Anteil Neuer Bahnhofplatz Olten, das Wendegleis Aesch, die Solothurner Ergänzungsmassnahmen, die N18-Horizonte, N1 Kirchberg - Luterbach sowie die A-/B-/C-Zuteilungen im Agglomerationsprogramm sein.

Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsperspektiven 2050 sind den Kantonen so frühzeitig zur Verfügung zu stellen, dass sie in der Botschaft berücksichtigt und die kantonalen Stellungnahmen nötigenfalls ergänzt werden können.

Der Kanton beantragt ferner, der Botschaft eine kantons- und handlungsraumbezogene Wirkungsbilanz beizulegen. Diese soll für jedes Gebiet die beschlossenen, gestrichenen und in Sammelpositionen verschobenen Investitionen, die Angebotswirkungen, die Folgekosten für die Besteller und die Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsträgern transparent ausweisen.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank!