Vernehmlassung

2. Oktober 2026

SOHK
SOLOTHURNER
HANDELSKAMMER

Vernehmlassung «Verkehr ‘45»

Stellungnahme der Solothurner Handelskammer

Die Solothurner Handelskammer (SOHK) begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung von «Verkehr ’45». Bei der Priorisierung der Projekte müssen neben Kosten und Planungsreife auch die wirtschaftliche Bedeutung, die nationale Netzfunktion und die Entwicklungsperspektive der betroffenen Räume angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt besonders für den Kanton Solothurn mit dem Bahnknoten Olten, dem Autobahnknoten A1/A2 im Gäu sowie wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen.

Die Solothurner Handelskammer vertritt die Interessen von über 600 Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen mit rund 34'000 Beschäftigten im Kanton Solothurn. Für die Wirtschaft sind eine gute Erreichbarkeit und verlässliche Verkehrsverbindungen zentrale Standortfaktoren. Dies gilt für den Arbeitsweg der Mitarbeitenden ebenso wie für Kunden-, Liefer- und Schwerverkehr.

1. Priorisierung nach volkswirtschaftlicher Bedeutung

Die SOHK unterstützt die gemeinsame Betrachtung von Schiene, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr. Bei der Priorisierung sind neben Kosten und Planungsreife insbesondere die wirtschaftliche Bedeutung, die Wirkung auf das Gesamtnetz und die künftige Entwicklung eines Raums zu berücksichtigen.

Gerade bei Verkehrsinfrastrukturen mit einer Wirkung über die Kantonsgrenzen hinaus darf nicht allein die heutige Belastung entscheidend sein. Auch die erwartete Entwicklung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Verkehrsaufkommen muss einbezogen werden.

2. Olten-Gäu als nationaler Verkehrsknoten

Der Raum Olten-Gäu ist für das schweizerische Verkehrsnetz von besonderer Bedeutung. In Olten treffen zentrale Bahnverbindungen zusammen. Im Gäu kreuzen sich mit A1 und A2 zwei der wichtigsten Nationalstrassenachsen.

Gleichzeitig gehört das Gäu zu den stärksten Wachstumsräumen des Kantons. Das Bevölkerungswachstum lag über längere Zeit deutlich über dem Schweizer Durchschnitt. Auch die Beschäftigung nahm stark zu, im Bezirk Gäu zwischen 2005 und 2019 um rund 21 Prozent.

Im Raum haben sich bedeutende Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen angesiedelt, was die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zusätzlich erhöht. Die Kombination aus nationaler Knotenfunktion und starkem Wachstum muss deshalb bei der Priorisierung von «Verkehr ’45» angemessen berücksichtigt werden.

3. Bahnknoten Olten und Jurasüdfuss stärken

Der Bahnknoten Olten ist für das Schweizer Bahnnetz zentral. Die SBB rechnet bis Ende der 2040er-Jahre mit rund 30 Prozent mehr Ein- und Aussteigenden. Gleichzeitig sollen mehr Züge den Bahnhof bedienen und durchfahren.

Die SOHK begrüsst deshalb die Berücksichtigung des neuen Bahnhofplatzes Olten im Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Gleichzeitig müssen auch der Anteil aus dem Bahninfrastrukturfonds und die notwendigen Publikumsanlagen gesichert werden. Bahnhofplatz, Publikumsanlagen und Bahnbetrieb sind als Gesamtprojekt zu betrachten.

Solothurner Handelskammer
Grabackerstrasse 6 | 4500 Solothurn | 032 626 24 24 | info@sohk.ch

Die Achse Olten–Solothurn–Grenchen–Biel verbindet den nationalen Bahnknoten Olten mit wichtigen Industrie- und Arbeitsstandorten am Jurasüdfuss und dem Raum Biel. Ihre Leistungsfähigkeit ist deshalb auch aus schweizerischer Sicht von Bedeutung. Die SOHK erwartet ein belastbares Angebots- und Infrastrukturkonzept für diesen Korridor.

Der heutige Fernverkehrshalt Grenchen Süd ist zu erhalten. Zudem unterstützt die SOHK einen zweiten Fernverkehrshalt pro Stunde. Grenchen ist ein bedeutender Industrie- und Exportstandort und entwickelt den Raum um den Bahnhof Süd und den geplanten Industriepark gezielt weiter. Eine gute Fernverkehrsanbindung ist dafür ein zentraler Standortfaktor.

Die vorgesehene Streichung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee lehnt die SOHK ab. Das Wydeneck ist ein bedeutendes Entwicklungsgebiet im Birsraum und damit auch für die weitere Entwicklung der Agglomeration Basel relevant. Die neue Haltestelle ist ein zentraler Bestandteil der Erschliessung des künftigen Wohn- und Arbeitsquartiers. Ohne sie würde die angestrebte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschwächt und zusätzlicher Verkehr auf die Strasse verlagert.

4. N1 Kirchberg–Luterbach als Option erhalten

Die Solothurner Handelskammer erachtet es als verfrüht, N1 Kirchberg–Luterbach definitiv aus dem STEP Nationalstrassen zu streichen.

Mit dem Ausbau Luterbach–Härkingen wird ein bestehender Engpass auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen der Schweiz beseitigt. Es wäre jedoch kurzsichtig, gleichzeitig die planerische Option für den westlich anschliessenden Abschnitt aufzugeben. Gerade im stark wachsenden Wirtschafts- und Logistikraum Gäu muss verhindert werden, dass der Engpass lediglich an den Rand des Ausbauperimeters verschoben wird.

Eine leistungsfähige A1 ist hier auch für den nationalen Personen- und Güterverkehr zentral. Nach der Inbetriebnahme von Luterbach–Härkingen ist deshalb aufgrund der tatsächlichen Verkehrsentwicklung eine erneute Beurteilung vorzunehmen. N1 Kirchberg–Luterbach soll bis dahin als langfristige Option mit klaren Auslösekriterien im STEP erhalten bleiben.

5. N18 verbindlich weiterentwickeln

Die N18 ist die zentrale Strassenverbindung des Laufentals und des Schwarzbubenlands mit dem Wirtschaftsraum Basel und gleichzeitig Teil der Verbindung in Richtung Jura. Die bestehenden Engpässe beeinträchtigen nicht nur die betroffenen Ortszentren, sondern auch die Erreichbarkeit von Unternehmen und Arbeitsplätzen in einem eng verflochtenen Wirtschaftsraum.

Die heutige Einordnung wichtiger Projekte in sehr späte oder offene Realisierungshorizonte schafft zu wenig Planungssicherheit. Die SOHK unterstützt deshalb gemeinsam mit den Wirtschaftsorganisationen der Nordwestschweiz eine verbindlichere Perspektive für die N18.

Der Muggenbergtunnel ist dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen und die Projektierung mit hoher Priorität voranzutreiben. Das Contournement de Delémont, die Zentrumsentlastung Laufen sowie die Umfahrung Laufen–Zwingen sind mindestens im Horizont 2055 abzusichern. Die notwendigen Studien und Projektierungsschritte sollen bereits heute ausgelöst werden.

Wer für künftige Ausbauschritte eine höhere Planungsreife verlangt, muss dafür sorgen, dass wichtige Projekte rechtzeitig bis zu dieser Planungsreife entwickelt werden können.

6. Nordwestschweizer Verkehrsraum stärken

Der Bahnknoten Basel ist das nördliche Eingangstor zum Schweizer Bahnnetz und für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr von grosser Bedeutung. Eine leistungsfähige Weiterentwicklung des Knotens liegt deshalb auch im Interesse des Wirtschaftsstandorts Kanton Solothurn und der gesamten Nordwestschweiz.

Die SOHK unterstützt insbesondere die verbindliche Weiterplanung der Durchmesserlinie Basel. Die notwendigen Projektierungsarbeiten sind so voranzutreiben, dass das Projekt bei einem nächsten Ausbauschritt berücksichtigt werden kann. Die fehlende Planungsreife darf bei einem Vorhaben von nationaler Bedeutung nicht zum dauerhaften Hinderungsgrund werden.

Generell sollen Verkehrsprojekte nicht isoliert nach Kantonsgrenzen beurteilt werden. Entscheidend ist ihre Wirkung auf die nationalen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen.

7. Wichtige Agglomerationsprojekte vorantreiben

Die SOHK begrüsst, dass der neue Bahnhofplatz Olten und das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen in der 5. Generation der Agglomerationsprogramme berücksichtigt werden.

Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen ist angesichts des starken Wachstums im Gäu von besonderer Bedeutung. Oensingen liegt an der Schnittstelle von A1, Bahn und regionalem Strassennetz und erfüllt damit eine wichtige Funktion für die Erschliessung des gesamten Wirtschaftsraums.

Positiv ist ebenfalls, dass die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach ERO+ in der Perspektive für spätere Agglomerationsprogramme enthalten bleibt. Die Projektierung soll so weitergeführt werden, dass das Vorhaben bei ausreichender Reife ohne unnötige Verzögerung in ein künftiges Programm aufgenommen werden kann.

8. Planungssicherheit gewährleisten

Priorisierung bedeutet, dass nicht alle Vorhaben gleichzeitig realisiert werden können. Bereits beschlossene Projekte definitiv zu streichen, obwohl wichtige Angebotsgrundlagen für 2035 und 2045 noch nicht abschliessend feststehen, beurteilt die SOHK jedoch kritisch.

Bund, Kantone, Gemeinden und Private haben ihre Planungen auf bestehende Entscheide abgestimmt und Investitionen ausgelöst. Eine Neubeurteilung muss möglich bleiben, sie braucht aber belastbare neue Grundlagen und nachvollziehbare Kriterien.

Auch kleinere Projekte dürfen nicht allein wegen ihrer Grösse zurückgestellt werden. Eine vergleichsweise kleine Massnahme kann entscheidend sein, wenn sie ein Verkehrsangebot ermöglicht oder die Leistungsfähigkeit eines wichtigen Knotens verbessert.

9. Finanzierung verlässlich und effizient gestalten

Die SOHK anerkennt, dass die geplanten Bahnausbauten eine ausreichende Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds voraussetzen.

Eine Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles muss mit klaren Prioritäten, Kostendisziplin und effizientem Mitteleinsatz verbunden werden. Wirtschaftlichkeit und Nutzen der Projekte bleiben zentral.

10. Schlussfolgerung

Die Solothurner Handelskammer unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung von «Verkehr ’45». Bei der konkreten Priorisierung besteht jedoch Anpassungsbedarf.

Für die SOHK stehen die Stärkung des Bahnknotens Olten und des Jurasüdfusses, der Erhalt der Haltestelle Dornach Apfelsee, die langfristige Sicherung von N1 Kirchberg–Luterbach sowie eine verbindliche Perspektive für die N18 im Vordergrund. Gleichzeitig unterstützt sie die Weiterplanung der Durchmesserlinie Basel und die für den Kanton wichtigen Agglomerationsprojekte.

Die Solothurner Handelskammer unterstützt «Verkehr ’45» mit den genannten Anpassungen. Entscheidend sind verlässliche Planungsperspektiven, eine Priorisierung nach volkswirtschaftlicher und verkehrlicher Bedeutung sowie ein effizienter Einsatz der verfügbaren Mittel.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Solothurner Handelskammer

Daniel Probst
Direktor

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 «Consultations» 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
X	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere

Absender:

Solothurner Handelskammer
Grabackerstrasse 6
4500 Solothurn

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

   ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Die SOHK begrüsst die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und die Notwendigkeit einer Priorisierung. Neben Kosten und Planungsreife müssen jedoch die wirtschaftliche Bedeutung, die nationale Netzfunktion und die Entwicklungsperspektive der betroffenen Räume angemessen berücksichtigt werden.

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

   JA. Insbesondere die nationale Knotenfunktion und das starke Wachstum des Raums Olten-Gäu werden aus Sicht der SOHK zu wenig berücksichtigt. Gleiches gilt für die Bedeutung des Jurasüdfusses, der N18 und weiterer Verkehrsachsen der Nordwestschweiz. Die SOHK verweist hierzu auf ihre beigelegte ausführliche Stellungnahme.

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

   X JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Die gemeinsame Betrachtung der Verkehrsträger ist sinnvoll und entspricht der tatsächlichen Funktionsweise der Verkehrs- und Wirtschaftsräume.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

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

   ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Die SOHK anerkennt die Notwendigkeit einer Priorisierung. Bereits beschlossene Projekte sollten jedoch nicht definitiv gestrichen werden, solange die Angebotsgrundlagen für 2035 und 2045 noch nicht ausreichend gefestigt sind. Dies betrifft insbesondere Dornach Apfelsee sowie die weitere Entwicklung des Jurasüdfusses.

Ausbauschritt 2027:

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

   ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Der Fokus auf Projekte mit grosser Systemwirkung ist grundsätzlich richtig. Auch kleinere Massnahmen können jedoch entscheidend sein, wenn sie ein Verkehrsangebot ermöglichen oder die Leistungsfähigkeit eines wichtigen Knotens sichern.

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

   ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Aus Sicht der SOHK müssen insbesondere der Bahnknoten Olten, der Jurasüdfuss und die langfristige Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel ausreichend berücksichtigt werden.

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

   ☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Die SOHK nimmt zu den technischen Einzelheiten der ERTMS-Strategie keine Stellung.

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

   ☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

   Entscheidend ist, dass auch kleinere, systemrelevante Massnahmen berücksichtigt werden können und nicht allein aufgrund ihrer Grösse zurückgestellt 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 X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die SOHK lehnt insbesondere die Streichung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee ab. Das Wydeneck ist ein bedeutendes Entwicklungsgebiet im Birsraum. Die Haltestelle ist ein zentraler Bestandteil der vorgesehenen Erschliessung des künftigen Wohn- und Arbeitsquartiers.

Weitere Massnahmen:

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

☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Eine höhere Planungsreife verbessert die Kosten- und Terminsicherheit. Gleichzeitig muss gewährleistet werden, dass strategisch wichtige Vorhaben rechtzeitig bis zum Vorprojekt entwickelt werden können. Fehlende Planungsreife darf nicht dazu führen, dass national bedeutende Projekte dauerhaft zurückgestellt werden.

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

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten. ☐ NEIN

Keine Stellungnahme.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

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

☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Eine verlässliche Finanzierung ist notwendig. Die Verlängerung muss aber mit klaren Prioritäten, Kostendisziplin und einem effizienten Mitteleinsatz verbunden werden. Wirtschaftlichkeit und Nutzen der Projekte bleiben zentral.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Der Bahnknoten Olten ist für das Schweizer Bahnnetz zentral. Für den Jurasüdfuss erwartet die SOHK ein belastbares Angebots- und Infrastrukturkonzept. Der heutige Fernverkehrshalt Grenchen Süd ist zu erhalten und um einen zweiten Fernverkehrshalt pro Stunde zu ergänzen. Zudem unterstützt die SOHK die Weiterplanung der Durchmesserlinie Basel.

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

Die SOHK äussert sich nicht zum Gesamtumfang des Zahlungsrahmens.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

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

☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die SOHK verlangt, dass N1 Kirchberg–Luterbach als langfristige Option erhalten bleibt und die Projekte entlang der N18 verbindlicher weiterentwickelt werden.

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

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten X NEIN

Der Muggenbergtunnel ist dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen. Das Contournement de Delémont, die Zentrumsentlastung Laufen sowie die Umfahrung Laufen–Zwingen sind mindestens im Horizont 2055 abzusichern. Die notwendigen Projektierungsschritte sind bereits heute auszulösen.

Ausbauschritt 2027:

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

☐ JA X JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die vorgesehenen Projekte werden nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Der Muggenbergtunnel ist jedoch dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen und bereits im Ausbauschritt 2027 mit einem Realisierungskredit zu berücksichtigen. Die notwendigen Projektierungsarbeiten sind sofort auszulösen und mit höchster Priorität voranzutreiben.

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

Keine Stellungnahme.

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

N1 Kirchberg–Luterbach soll als langfristige Option mit klaren Auslösekriterien im STEP erhalten bleiben. Nach Inbetriebnahme von Luterbach–Härkingen ist aufgrund der tatsächlichen Verkehrsentwicklung eine erneute Beurteilung vorzunehmen. Eine Verlagerung des Engpasses an den Rand des heutigen Ausbauperimeters ist zu vermeiden. Für die N18 braucht es zudem eine verbindlichere Planungsperspektive.

Programm Agglomerationsverkehr

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

X JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die SOHK begrüsst insbesondere die Berücksichtigung des neuen Bahnhofplatzes Olten und des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen.

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

Der neue Bahnhofplatz Olten und das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen sind für die weitere Entwicklung wichtiger Wirtschafts- und Verkehrsräume im Kanton von grosser Bedeutung. Positiv ist auch, dass die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach ERO+ in der Perspektive für spätere Agglomerationsprogramme enthalten bleibt.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

    Ergänzend zum Fragenkatalog verweist die Solothurner Handelskammer auf ihre beigelegte ausführliche Stellungnahme. Darin werden insbesondere die nationale Bedeutung des Raums Olten-Gäu, der Bahnknoten Olten, der Jurasüdfuss, die N18, die Durchmesserlinie Basel sowie die relevanten Agglomerationsprojekte vertieft behandelt.

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