

Regierungsratsbeschluss

vom 27. Januar 2003

Nr. 2003/112

KR.Nr. I 225/2002

Interpellation Heinz Bolliger (SP, Dulliken) vom 10. Dezember 2002: 3. Belchenröhre und Wisenbergtunnel: Fragen zur Verkehrspolitik

1. Interpellationstext

Gegenwärtig finden auf verschiedenen Ebenen Diskussionen um Planstudien, Initiativen und Gegenvorschläge zur Bewältigung des Nord-Süd-Verkehrs statt. Die Umsetzung dieser nationalen Verkehrspolitik wird für die Nordschweizer Kantone grosse Auswirkungen haben. Der Kanton Solothurn muss für den strassenseitigen Ausbau der A1 auf 6 Spuren zwischen Härkingen-Wiggertal und Oensingen-Luterbach mit Kostenfolgen von 60-70 Mio. Franken rechnen. Ebenfalls in Planung ist eine 3. Belchentunnelröhre mit Gesamtkosten von einer Viertelmilliarde Franken. Die Nettokosten für unseren Kanton betragen ca. 17 Mio. Franken.

Gleichzeitig werden auch die Ausbauschritte der Bahn 2000, 2. Etappe festgelegt. Der Wisenberg-tunnel sowie der Ausbau Däniken-Aarau auf 4 Geleise sind wichtige Teilstücke dieser 2. Etappe. Es geht dabei um die Zufahrt des sich im Bau befindenden Gotthard-Basistunnels der NEAT.

Im Zusammenhang mit diesen grossen Bauvorhaben und den zu erwartenden Auswirkungen für den Kanton Solothurn bitte ich den Regierungsrat um eine Stellungnahme zu folgenden Fragen:

1. Wie ist der momentane Planungsstand des Wisenbergtunnels und wie verläuft die Linienführung auf der Jura-Südseite?
2. Wie sieht der aktuelle Stand der Planung im Niederamt aus? (Eppenbergtunnel oder Ausbau auf 4 Geleise in Schönenwerd). Wann ist mit konkreten Ergebnissen zu rechnen?
3. Wo werden nach dem Ausbau die Güter- und Reisezüge aus Basel Richtung Süden (NEAT) durchfahren? (Olten-Luzern oder Zürich-Zug?)
4. Mit welchem Gesamtkostenanteil muss der Kanton Solothurn für den Bau der 3. Belchenröhre und der Sanierung der beiden bestehenden Tunnels rechnen?
5. Wird die dritte Belchenröhre nach Abschluss der Tunnelsanierung tatsächlich für den Verkehr geschlossen oder dient sie der Kapazitätserweiterung?
6. Würde eine solche Kapazitätserweiterung nicht noch mehr Schwerverkehr aus dem Ausland anziehen und mit welchen Auswirkungen wäre beim Autobahnkreuz Egerkingen zu rechnen? (Weiterer Ausbau nötig; Zunahme der Lärm- und Luftbelastung)

7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass zur Sicherstellung des internationalen und nationalen Eisenbahnpersonenverkehrs und des mittelfristig nötigen Regionalverkehrausbaus zwischen Basel und Olten sowie für die Verlagerung der Güter auf die Schienen, in erster Priorität und so rasch wie möglich der Wisenbergtunnel realisiert werden muss?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Im Gegensatz zum Sanierungstunnel (3. Belchenröhre) und zum 6-Spur-Ausbau Härkingen-Rothrist liegen für den 6-Spur-Ausbau Luterbach-Oensingen noch keine gesicherten Zahlen vor. Wir können daher die Kostenfolgen von 60-70 Mio. Franken nicht bestätigen. Im Weiteren sind diese Ausbauprojekte nicht vor dem Jahre 2007 (Abschnitt Härkingen-Rothrist) baureif. Damit besteht sogar die Möglichkeit, dass diese – nach Inkraftsetzung des Neuen Finanzausgleiches (NFA) – vom Bund zu 100 % finanziert werden.

Im Rahmen der Planungen zur zweiten Etappe der Bahn 2000 mit dem Realisierungshorizont 2020 wurden verschiedene Angebotskonzepte untersucht. Der dritte Juradurchstich und die zweite Doppelspur Olten-Aarau werden in allen bisher vorgelegten Angebotskonzepten benötigt. Da die für die vorliegenden Konzepte notwendigen Infrastrukturen mehr Mittel erfordern als die aus dem FinöV-Fonds zur Verfügung stehenden 5,9 Milliarden Franken, werden zwei der Varianten weiter vertieft. Die SBB haben für die wichtigsten Projekte der zweiten Etappe der Bahn 2000, zu denen auch der Wisenbergtunnel und der Ausbau Olten-Aarau gehören, Untersuchungsaufträge vergeben, um die Kostengenauigkeit für diese Schlüsselprojekte auf $\pm 30\%$ zu verfeinern.

Zu den Fragen:

- 3.1 Die SBB haben im Rahmen dieser Detaillierungsstudien zwei Wisenbergvarianten untersuchen lassen und eine Kostenschätzung von $\pm 30\%$ vorgenommen. Die Resultate sind uns nicht bekannt und liegen zur Zeit beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Überprüfung. Die Linienführung auf der Jura-Südseite ist noch nicht festgelegt, aber wir gehen davon aus, dass ein Ausgang in der Nähe des heutigen Hauensteintunnels zu liegen kommt.
- 3.2 Die SBB haben in der Studie zur Erhöhung der Kostengenauigkeit der zweiten Doppelspur Olten-Aarau die Varianten Eppenbergtunnel und die Führung der zusätzlichen Gleise entlang der heutigen Strecke untersuchen lassen. Die Resultate liegen beim BAV. Mit konkreten Ergebnissen ist nicht vor dem Frühjahr 2003 zu rechnen.
- 3.3 In den bisher vorliegenden Varianten verkehren die direkten Reisezüge von Basel via Olten-Luzern zum Gotthard. Wir haben uns bei der bisherigen Planung stets dafür eingesetzt, dass diese Züge auch in Olten halten werden. Da die Vertiefungen der vorliegenden Varianten nicht abgeschlossen sind, sind noch keine abschliessenden Aussagen über den Lauf der Reisezüge Basel-Gotthard möglich. Für die Abwicklung des Nord-Süd-

Güterverkehrs ist ebenfalls noch keine Entscheidung über die Linienführung getroffen. Immerhin zeichnet sich ab, dass die Nord-Süd-Güterzüge über die beiden Achsen Wisenberg/Bözberg Richtung Innerschweiz fahren werden.

- 3.4 Die Sanierung der beiden Belchentunnel, welche zur Zeit im Gang ist, kostet den Kanton Solothurn rund 5 Mio. Franken. Die Kosten für den zusätzlichen Sanierungstunnel betragen, wie im Interpellationstext erwähnt, 17 Mio. Franken.
- 3.5 Eine Kapazitätserweiterung durch den Sanierungstunnel ist weder vorgesehen, noch sinnvoll, da die Zufahrtsstrecken zum Belchen die Engpässe bilden. Der Sicherheitstunnel dient ausschliesslich für die Aufrechterhaltung einer zweispurigen Verbindung bei der Totalsanierung der beiden heutigen Belchenröhren, welche in ca. 15 – 20 Jahren spruchreif wird. Somit wäre eine einspurige Verkehrsführung – wie heute – aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge nicht mehr tragbar. Nach der Totalsanierung, welche mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, wird die mittlere Röhre geschlossen und dient als Rettungsstollen im Falle eines Unfalls (Karambolage, Brand) in den befahrenen Röhren.
- 3.6 Da es sich – wie erwähnt – nicht um eine Kapazitätserweiterung handelt, wird keine zusätzliche Anziehungskraft entstehen. Die Probleme beim Autobahnkreuz Egerkingen entstehen in jedem Fall und müssen bereits beim 6-Spur-Ausbau der A1 angegangen werden. Mit einer weiteren Zunahme der Luftbelastung ist nicht zu rechnen, da insbesondere die Abgasnormen der Lastwagen EU-weit weiter verschärft werden. Der Lärm im Raum Egerkingen wird kaum wahrnehmbar zunehmen. Bei Erreichen der entsprechenden Alarmwerte werden weitere Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden.
- 3.7 Wir teilen die Ansicht der Interpellanten und werden uns entsprechend für den Wisenbergtunnel einsetzen. Vor dem Abschluss der Alpendurchstiche ist aber kaum mit finanziellen Mitteln für den Wisenberg zu rechnen.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau (2)
Amt für Raumplanung
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat