

Regierungsrat

*Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Herrn Bundesrat
Moritz Leuenberger
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern
8. Dezember 2003

Vernehmlassung betreffend Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 15. September 2003 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage über den "Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)" unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Der Kanton Solothurn schliesst sich grundsätzlich den Stellungnahmen der Konferenz der öV-Direktoren (KöV) und der KöV-Regionalkonferenz Nordwestschweiz an. Wir gestatten uns daher, im Folgenden ergänzend zu diesen beiden Stellungnahmen auf die wichtigsten Anliegen und auf besondere Belange des Kantons Solothurn, die sich aus der besonderen geographischen Lage des Kantons Solothurn in den Regionen Nordwestschweiz und Espace Mittelland ergeben, einzugehen.

Wir stimmen dem Gesamtprojekt im Grundsatz zu. Unerlässlich ist eine möglichst schnelle Realisierung.

Im Richtplan des Kantons Solothurn sind die Ziele für den internationalen Verkehr festgelegt (TV 4.1). Im Hinblick auf die Botschaft stehen folgende Punkte im Vordergrund:

- Bessere Anschlussbedingungen in Basel in/aus Richtung Strassburg und Belfort
- Halt in Olten im internationalen Verkehr.
- Optimieren der Anschlüsse an den TGV Rhein-Rhone.

Wir begrüssen die grenzüberschreitende Planung. Das HGV-Anschlusskonzept sowie der Perimeter stimmen mit den Zielen des Richtplans 2000 überein. Die im Richtplan festgelegten Ziele sind bei

der weiteren Planung der Anbindung des schweizerischen an das französische Eisenbahnnetz weiter zu verfolgen.

Die über den Knoten Olten verkehrenden internationalen Hochgeschwindigkeitszüge ICE, TGV und Cisalpino halten heute zum grössten Teil in dem für das Schweizer Bahnnetz wichtigen Knoten Olten. Für den Wirtschaftsraum Olten – Aarau und die Anbindung der Mittelzentren entlang der Jurasüdfusslinie ist ein Halt der internationalen Züge via Basel in Richtung Bern und Luzern in Olten zwingend. Nur so können auch für die Kantonshauptstadt Solothurn und die Mittelzentren entlang des Jurasüdfusses attraktive Verbindungen mit kurzen Zugangszeiten und nur einmaligem Umsteigen sichergestellt werden. Gerade der mit der ersten Etappe der BAHN 2000 in Olten entstehende Knoten bietet hier optimale Anschlussmöglichkeiten.

Die Lage des Kantons Solothurn im Mittelland und in der Nordwestschweiz erfordert, dass die Anbindung neben dem Tor Basel auch netzförmig erfolgen muss, da für die Regionen des Kantons Solothurn unterschiedliche Korridore im Zugang zum internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr von Bedeutung sind:

- Das Tor Basel dient vorwiegend den Regionen Dorneck, Thierstein, Olten Gösgen Gäu als Zugang zum Westanschluss.
- Die Reaktivierung der Strecke (Biel – Grenchen – Delsberg –) Pruntrut – Belfort ist insbesondere für Grenchen, Solothurn und Thierstein als direkter Zugang zum TGV–Rhein–Rhône von Bedeutung.
- Die Räume Grenchen und Solothurn haben ein ebenso grosses Interesse am Zugang zum internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr via Neuenburg – Pontarlier, stellt dies doch den kürzesten Zugang zum TGV dar.

Aufgrund der verfügbaren finanziellen Mittel und im Interesse eines wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandortes Schweiz mit möglichst schlanken Infrastrukturkosten legen wir grossen Wert darauf, dass möglichst wirtschaftliche Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden. Wir unterstützen dabei insbesondere die Umsetzung folgender Massnahmen:

- Anbindung des EURO–Airports Basel–Mulhouse–Freiburg an das schweizerische Bahnnetz
- Reaktivierung der Verbindung (Biel – Grenchen – Delsberg –) Pruntrut – Belfort, die mit dem Anschluss in Meroux an den TGV Rhein–Rhône für weite Teile des Kantons Solothurn optimale Verbindungen nach Paris und Südfrankreich schafft. Wir bitten Sie daher, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Wiederinbetriebnahme dieser Strecke aus den Mitteln der Anbindung der Schweiz ans französische Eisenbahnnetz finanziert werden kann.
- Verbesserung der Verbindung (Bern –) Neuenburg – Pontarlier – Paris

Es ist von grosser Bedeutung, dass der Ausbau des europäischen Hochleistungs–Schienennetzes und die schweizerischen Eisenbahnprojekte NEAT und BAHN 2000 optimal miteinander verknüpft werden, um attraktive Verbindungen und ausreichende Kapazitäten im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sicherzustellen. Daher sollte den Schnittstellen zwischen den HGV–Anschlüssen und den Projekten der BAHN 2000 besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Zu Ihren Fragen nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:

1. *Erachten Sie den Ansatz, der die Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren sowie der Randregionen vorsieht, als richtig und zweckmässig?*

Wir halten den Ansatz für richtig, dass der öffentliche Verkehr als System entwickelt wird, der allen Landesteilen eine gute Erschliessungsqualität bietet. Der beim HGV-Anschluss visierte europäische Hochgeschwindigkeitsverkehr dient allerdings in erster Linie der Verbindung von Ballungsräumen. Insofern müssen die Mittel des HGV-Kredits auf jeden Fall in erster Priorität der schnellen und leistungsfähigen Anbindung der grossen Agglomerationen an die grossen Wirtschaftsräume im benachbarten Ausland fliessen. Massnahmen, die im Wesentlichen der Anbindung von Klein- und Mittelzentren dienen, können grundsätzlich Bestandteil des HGV-Kredits sein, wenn die Wirtschaftlichkeit dieser Anbindungen gesichert ist.

2. *Unterstützen Sie den Einbezug der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone in die erste Phase des HGV-Anschlusskonzeptes?*

Wir wünschen die gesamtheitliche Umsetzung der HGV-Anschlüsse. Der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone ist dabei unabdingbarer Bestandteil zur Verbesserung der Verbindungen Schweiz – Frankreich (– Spanien), die nicht nur der Nordwestschweiz, sondern dem grössten Teil der Deutschschweiz zugute kommt. Kein anderes Vorhaben bringt mehreren Schweizer Grossagglomerationen derart substantielle Reisezeitgewinne auf Relationen mit grossen Wirtschaftsräumen im benachbarten Ausland. Der Kanton Solothurn unterstützt daher die prioritäre finanzielle Beteiligung des Bundes an den hierzu nötigen Investitionen in Frankreich.

Die Wiedereröffnung der Linie Delle – Belfort stellt mit dem direkten Zugang TGV Rhein-Rhone eine wichtige Ergänzung dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke dar. Diese Reaktivierung sollte daher zeitgleich mit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts des TGV Rhein-Rhone erfolgen.

3. *Begrüssen Sie das Konzept mit der Phasierung der vorgesehenen Massnahmen*

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs (FinÖV) zugestimmt. Diese Vorhaben sind ein tragender Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik und bilden das Rückgrat einer notwendigen und zukunftsgerichteten Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Die Mittel für den HGV-Anschluss sind darin mit CHF 1'300 Mio. festgelegt worden. Wir erwarten daher einen verbindlichen Beschluss über diesen Gesamtkredit. Nur durch insgesamt miteinander abgestimmte Massnahmenpakete kann der grösste Gesamtnutzen erzielt werden.

Eine formelle Etappierung lehnen wir ab. Die Entwicklung der einzelnen Projekte kann nicht mit Sicherheit bestimmt werden. Die vorgesehene Phasierung ist also mit erheblichen Unsicherheiten versehen. Wegen der gegenseitigen Abhängigkeiten kann der gewünschte Beitrag zur Netzentwicklung nur durch die Realisierung der gesamten Vorlage erzielt werden.

Wir haben allerdings Verständnis dafür, dass nicht alle Vorhaben kurzfristig finanziert und umgesetzt werden können, sind aber mit der vorgeschlagenen Unterteilung nicht einverstanden. Wir erachten die Aufteilung in zwei Phasen grundsätzlich als unglücklich und nicht zweckmässig. Für uns ist es zwingend gegeben, dass beide Phasen (im Rahmen der Finanzierbarkeit) möglichst schnell realisiert werden müssen. Daher lehnen wir eine Redimensionierung des Kredits dezidiert ab.

Im Hinblick auf die Dringlichkeit, das Schweizer Eisenbahnnetz leistungsfähig an das europäische Umland anzubinden und im Hinblick auf Engpässe in anderen Finanzierungstöpfen der Eisenbahninfrastruktur (Mehrkosten NEAT, Kürzung des Kreditrahmens für die Leistungsvereinbarungen Bund/SBB) sind wir nicht einverstanden, dass über das Prinzip der Verwendung der nicht im ersten Verpflichtungskredit enthaltenen Mittel keinerlei verbindliche Beschlüsse gefällt werden sollen. Der Botschaftsentwurf ist hier sehr defensiv, indem er sich nicht festlegt,

- ob es überhaupt einen weiteren Verpflichtungskredit geben wird,
- zu welchem Zeitpunkt dieser zur Verfügung stehen soll und
- welche Projekte dazumal Gegenstand der späteren Kredite sein sollen.

Der Kanton Solothurn steht entschieden hinter der eidgenössischen Verkehrspolitik. Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse im Personen- und Güterverkehr sollen wenn immer möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt werden. Hierzu braucht es Investitionen, um insbesondere die Kapazität und

Betriebsstabilität sicher zu stellen. Bereits jetzt ist klar, dass im Rahmen von Bahn 2000 II. Etappe nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Würden jetzt die Mittel im Rahmen des HGV-Kredits reduziert, so würde Bahn 2000 mit weiteren Anforderungen belastet, die nicht erfüllt werden können.

Zusammenfassend halten wir fest, dass der Verpflichtungskredit mindestens 1'300 Mio. Franken betragen muss. Wir haben Verständnis dafür, dass nicht alle Vorhaben kurzfristig und gleichzeitig finanziert und bewirtschaftet werden können (wobei immer die Realisierung des Gesamtprojektes Ziel ist).

4. Gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen

Die in der Vorlage aufgeführten HGV-Anschlüsse betreffen keine Angebote des Regionalverkehrs mit finanzieller Beteiligung des Kantons Solothurn.

Wir gehen im Grundsatz davon aus, dass das Eisenbahngesetz unverändert gilt und Leistungen des Regionalverkehrs von Kantonen und Bund gemeinsam zu bestellen sind. Somit sind auch langfristige Finanzierungszusagen für die Kantone nur dann möglich, wenn auch der Bund für den von ihm finanzierten Teil solche langfristige Verpflichtungen übernimmt.

5. Weitere Bemerkungen

Die wichtigste Basis für einen attraktiven öffentlichen Verkehr in der Schweiz bildet der landesweite Taktfahrplan mit seinen Systemknoten. Angebotsanpassungen im internationalen Verkehr müssen daher optimal mit den Bedürfnissen des nationalen Fern- und Regionalverkehrs abgestimmt werden. Voraussetzung dafür ist, dass der Bund die Kapazitätsengpässe zwischen den grossen Zentren im Schweizer Mittelland und dem HGV-Tor Basel behebt. Deshalb erwarten wir, dass die Realisierung eines neuen Juradurchstichs (Wisenbergertunnel) sowie die Behebung der Kapazitätsengpässe im Raum Olten – Zürich so rasch wie möglich sicher gestellt werden, spätestens jedoch im Rahmen der zweiten Etappe von BAHN 2000.

Wir bitten Sie, bei der Überarbeitung der Vernehmlassungsvorlage über die HGV-Anschlüsse und der Ausarbeitung der Verpflichtungskredite unsere Anliegen sowie die der KöV Schweiz und der KöV Nordwestschweiz zu berücksichtigen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Christian Wanner
Landammann

sig.
Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber