

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Oktober 2004

Nr. 2004/2150

KR.Nr. I 106/2004 (BJD)

Interpellation Heinz Glauser (SP, Starrkirch-Wil): Bahnengpässe in der Region Olten-Aarau (23.06.2004) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Wir fragen den Regierungsrat:

1. Welche Massnahmen hat er unternommen um beim Bundesrat durchzusetzen, dass die Engpässe der SBB West-Ostachse (Däniken-Aarau) und der Nord-Südachse beseitigt werden?
2. Welche Massnahmen hat er unternommen um beim Bundesrat durchzusetzen, dass die angekündigte Gesamtschau der Eisenbahngrossprojekte früher als geplant vorgenommen wird?
3. Welche Folgen eine Nichtrealisierung des Ausbaus der Strecke Däniken-Aarau hat, sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr?
4. Welche Nachteile eine Nichtrealisierung des Wisenberg隧nels, resp. ein Nichtausbau der Kapazitäten auf dieser Strecke für den Güter- und Personenverkehr auf der Schiene haben könnte?
5. Welche Nachteile sich aus einer Nichtrealisierung für das Mittelland und für die Region Olten-Aarau ergeben könnten?
6. In welcher Art und Weise koordiniert der Regierungsrat mit den anderen Kantonen der Nordwestschweiz?

2. Begründung

Im Rahmen des Entlastungsprogramms 03 und 04 sieht der Bundesrat vor, die Bahnprojekte Bahn 2000 2. Etappe zeitlich hinaus zu schieben. Er beabsichtigt auf 2007/08 eine Gesamtschau vorzunehmen um Prioritäten zu setzen. Es ist zu befürchten und diese Befürchtungen teilen mindestens 12 Mittellandkantone, dass es darum gehen soll, geplante Projekte zu streichen.

Wir stellen fest, was hinlänglich bekannt ist, dass im Mittelland bereits seit längerer Zeit auf den Strecken Basel-Olten und Olten-Aarau erhebliche Kapazitätsengpässe bestehen.

Der bahnseits unbestritten bedeutendste Engpass sowohl für den Nord-Süd und den Ost-Westverkehr ist die Strecke Däniken-Schönenwerd-Aarau.

Wir stellen fest, dass rein schon der anstehende Verkehr auf dieser Linie nicht mehr ohne Nachteile für den Regionalverkehr bewältigt werden kann.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die bei der Etappierung der BAHN 2000 in die zweite Etappe verschobenen Massnahmen des dritten Juradurchstichs und der zweiten Doppelspur Olten – Aarau sind für das Mittelland wichtige Projekte, um die Verkehrsströme im Fern-, Regional- und Güterverkehr langfristig abwickeln zu können. Der dritte Juradurchstich würde dabei neben der dringend nötigen Kapazitätserweiterung auch Fahrzeitgewinne im Fernverkehr (z. B. Basel – Bern in einer Fahrzeit unter einer Stunde) bringen, die zu einer attraktiven Weiterentwicklung des Angebotskonzeptes der ersten Etappe der BAHN 2000 führen würden.

Die Zurückstellung der zweiten Etappe der BAHN 2000 im Rahmen des Entlastungsprogramms '04 stellt einen schweren Rückschritt für die Ausbauplanung des Bahnnetzes im Mittelland und im Zulauf auf die NEAT dar.

3.2 Zu Frage 1

Der dritte Juradurchstich und die zweite Doppelspur Olten – Aarau sind als „Vororientierung“ im Richtplan 2000 festgehalten (Beschluss TV-5.1.1).

Die Kantone haben gerade in den vergangenen Jahren aktiv bei der Planung der zweiten Etappe der BAHN 2000 mitgewirkt und für die Verkehrsregionen Angebotskonzepte entwickelt. In allen Angebotskonzepten der Kantone der Nordwestschweiz und des Espace Mittelland waren beide Projekte als nötig bezeichnet worden. Mit den Ergebnissen dieser Arbeiten und den vom Bund vorgenommenen Bewertungen stehen nun fundierte Grundlagen für das weitere Vorgehen bei der zweiten Etappe der BAHN 2000 zur Verfügung. Umso mehr ist es enttäuschend, dass nun die weitere Planung derart hinausgezögert worden ist.

Im Rahmen von Gesprächen der Nordwestschweizer Regierungen mit den Ständeräten wurde die Problematik der Verzögerung der zweiten Etappe der BAHN 2000 intensiv erörtert. Die National- und Ständeräte der Nordwestschweizer Kantone wurden zudem in einem gemeinsamen Schreiben der zuständigen Departemente auf die Problematik dieser Verschiebung der weiteren Planung auf die Gesamtschau hingewiesen, um in den entsprechenden Kommissionen auf eine Verkürzung dieser Verschiebung hinzuwirken.

3.3 Zu Frage 2

Im Rahmen der Konferenz der ÖV-Direktoren (KöV) wurde bei Zusammenkünften mehrfach gegenüber dem Bund auf die gravierenden Konsequenzen des Abwartens der Gesamtschau aufmerksam gemacht.

Zudem wurden die National- und Ständeräte von den Auswirkungen dieser Verschiebung in Kenntnis gesetzt (siehe Abschnitt 3.2).

3.4 Zu Frage 3

Eine Nichtrealisierung der zweiten Doppelspur (Olten –) Däniken – Aarau hätte zur Folge,

- dass der Regionalverkehr weiterhin nur in Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt verkehren kann,
- dass weiterhin in Zeiten des Halbstundentakts im Regionalverkehr ein Engpass an zur Verfügung stehenden Gütertrassen besteht,
- dass langfristig ein Verdrängungswettbewerb zwischen Regionalzügen und Güterzügen nicht ausgeschlossen werden kann.

3.5 Zu Frage 4

Eine Nichtrealisierung des dritten Juradurchstichs hätte zur Folge,

- dass auf dieser wichtigen Transitachse langfristig ein Verdrängungswettbewerb zwischen S-Bahn- und Güterzügen nicht ausgeschlossen werden kann,
- dass eine Taktverdichtung in der Agglomeration Basel über Liestal hinaus, z. B. bis Gelterkinden, nicht möglich wäre,
- dass zunehmende Trassenengpässe dazu führen könnten, dass die S-Bahnzüge in Zeitlagen verkehren müssen, in denen sie nur schlechte Anschlüsse bieten und
- dass die Verzögerung negative Signale für den Ausbau der Nordzulaufstrecke Karlsruhe – Basel bewirkt, und sich in Folge auch der Ausbau dieser NEAT-Zulaufstrecke verzögern kann.

Um den S-Bahnverkehr Basel – Olten auf einem möglichst attraktiven Stand zu halten, beteiligt sich der Kanton Solothurn am Projekt Regio-S-Bahn Basel 2005, bei dem durch Einsatz neuen, spurtstärkeren Rollmaterials (Neues Regionalfahrzeug NRF) durch die kürzeren Fahrzeiten und die kürzeren Fahrgastwechselzeiten an den Stationen aufgrund des ebenerdigen Einstiegs weniger Trassen in Anspruch genommen werden als mit den heute eingesetzten Neuen Pendelzügen (NPZ). Für den Einsatz dieser Fahrzeuge müssen die Kantone zusätzliche Mittel bereitstellen, aber wir sind der Überzeugung, dass nur mit dieser Inanspruchnahme von weniger Trassen langfristig der SBahnverkehr im heute angebotenen Halbstundentakt gesichert werden kann.

3.6 Zu Frage 5

Die Nachteile für das Angebot auf den betroffenen Strecken sind bereits unter den Abschnitten 3.4 und 3.5 beschrieben.

Hinzu kommen insbesondere folgende Risiken:

- Hemmnisse für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Olten – Aarau.
- Geringere Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene als mit dem Ausbau der beiden Projekte.

3.7 Zu Frage 6

Im Rahmen der KÖV-Region Nordwestschweiz, in der die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Departementsvorsteher der Kantone Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Bern, Jura und Solothurn vertreten sind, koordinieren wir in regelmässigen Zusammenkünften das gemeinsame Vorgehen im Hinblick auf die Grossprojekte.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (6) Dü/ks

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat