

Regierungsrat

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

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

3. Juli 2007

Vernehmlassung zur Gesamtschau FinöV

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Unterlagen zur Gesamtschau FinöV danken wir Ihnen. Wir unterstützen im Grundsatz die Stellungnahme der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) Schweiz und die Stellungnahme der KöV-Regionalkonferenz Nordwestschweiz (siehe Beilagen). Gerne nehmen wir ergänzend zum Inhalt der Vorlage und zu den aufgeworfenen Fragen Stellung.

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem mit ausreichenden Kapazitäten ist für Wirtschaft und Bevölkerung von grosser Bedeutung. Daher ist ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unverzichtbar. Der Kanton Solothurn liegt zwischen den Wirtschaftsräumen Bern, Zürich und Basel und ist damit in besonderem Masse von zunehmenden verkehrlichen Problemen betroffen. Die mit der Vorlage vorgeschlagenen Lösungen, weiter reichende Zukunftsperspektiven der Infrastrukturentwicklung, vor allem aber die Probleme, welche auch mit dem vorgeschlagenen Infrastrukturausbau langfristig nach wie vor ungelöst bleiben werden, sind daher für uns von besonderer Bedeutung.

Die Vorlage nimmt die zur Verfügung stehenden Finanzen zum Ausgangspunkt der Überlegungen und stellt nicht die Lösung der dringend an die Hand zu nehmenden Probleme in den Vordergrund. Damit liegt eigentlich keine Gesamtschau der nötigen Problemlösungen vor, sondern nur eine finanzorientierte Gesamtschau der Verwendung der im Rahmen des FinöV-Fonds zur Verfügung stehenden Mittel. Zudem fehlt den zur Lösung der anstehenden Probleme äusserst wichtigen Erweiterungsoptionen eine Finanzperspektive. Auch fehlen Perspektiven für die Weiterentwicklung des Bahnnetzes in einem späteren Horizont nach der Realisierung von ZEB.

Unsere einzelnen Anmerkungen gliedern wir im Folgenden nach den Fragen aus Ihrem Fragebogen.

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) stellt einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und zur Lösung dessen zentraler Probleme dar. Die Umsetzung muss schnell erfolgen und sofort eingeleitet werden.

Wir begrüßen den Grundsatz, dass das Angebot die Infrastrukturausbauten bestimmt. Wir unterstützen ebenfalls die Ziele, auf der Ost - Westachse einen Fahrzeitgewinn von jeweils 15 Minuten zwischen der Westschweiz und der Ostschweiz nach Zürich zu schaffen sowie die bestehende Knotenstruktur zu verbessern.

Für den Kanton Solothurn sind insbesondere die Knoten Olten, Bern, Basel und Biel von Bedeutung. Mit ZEB entsteht neu in Solothurn ein Knoten zu den Minuten 15 und 45, in welchen der gesamte Fern- und Regionalverkehr eingebunden sind. Dieser Knoten bietet optimale Übergangszeiten zwischen Fernverkehr und dem übrigen Verkehr und ist in der Vorlage als wichtiger Knoten aufzunehmen.

Das Kernangebot stellt aus unserer Sicht das Maximum dar, was mit den 5.2 Milliarden Franken der dafür zur Verfügung stehenden Mittel aus dem FinöV-Fonds erreichbar ist. Mit der grundsätzlichen Stossrichtung sind wir einverstanden. Die im Kernangebot enthaltenen Massnahmen sind absolut dringlich und als Ganzes umzusetzen.

Die Projekte der Entlastungsbauwerke im Raum Olten, der vierspurige Ausbau Dulliken - Aarau mit dem Eppenbergtunnel und die Neubaustrecke mit dem Chestenbergtunnel sind zentrale Bausteine zur Kapazitätserhöhung und Leistungssteigerung des nationalen Verkehrs. Diese Bauwerke sind dringend erforderlich und müssen so schnell wie möglich an die Hand genommen werden. Der Kanton Solothurn hat bereits im Richtplan 2000 die planerische Sicherstellung des Eppenbergtunnels verlangt (Beschluss TV-5.1.1).

2. Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?

Die in der ZEB enthaltenen Massnahmen sind dringend. Wichtige Projekte haben allerdings im Kernangebot und in den Erweiterungsoptionen keinen Platz gefunden.

Das Bundesgesetz stützt sich rein auf die Verwendung der im FinöV-Fonds zur Verfügung stehenden Mittel ab. Zudem sind die zur Verfügung stehenden Mittel abhängig von allfälligen Mehrkosten bei der NEAT.

Die Massnahmen des Kernangebotes müssen unabhängig von allfälligen NEAT-Mehrkosten umgesetzt werden. Die Massnahmen aus der ZEB sind daher im Rahmen des Bundesbeschlusses finanziell abzusichern.

Die NEAT muss als wichtiger Pfeiler zur Umsetzung der Verlagerungsziele fertig gebaut werden. Allerdings sind Mehrkosten der NEAT über allfällige Aufstockungen des NEAT-Kredits zu finanzieren, nicht über einen wie auch immer gearteten Verzicht auf die in der ZEB enthaltenen Massnahmen.

In Art. 9 des Gesetzes ist aufzunehmen, dass der Bundesrat bis spätestens 2012 eine neue Vorlage mit einer „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ vorlegen muss. In dieser Gesamtschau sind Zukunftsperspektiven zum Umgang mit denjenigen Projekten festzulegen, die zwar dringlich sind, aber nicht im Rahmen der ZEB finanziert werden können (z. B. dritter Juradurchstich „Wisentbergtunnel“).

3. *Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alptransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000 (Streichung der Strecke Sviriez - Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten - Liestal (Wisenbergtunnel) und der Strecke Zürich-Flughafen - Winterthur (Brüttenertunnel)?*

Um die Verlagerungsziele je erreichen zu können, die Reisezüge von Basel von und nach Zürich, Luzern und Bern wesentlich zu beschleunigen und auf diesem die Agglomeration Basel durchquerenden Transitkorridor ausreichende Kapazitäten für den Fern-, Regional- und Güterverkehr zur Verfügung zu stellen, ist der dritte Juradurchstich (Wisenbergtunnel) unverzichtbar.

Der Wisenbergtunnel würde neue Spielräume für Angebotserweiterungen für den Personenfernverkehr und die Regio-S-Bahn Basel eröffnen und die Reisezeit zwischen Olten und Basel verkürzen. Dieses Vorhaben würde auch die raumplanerischen Ziele des Bundes unterstützen, da das Städte-system Schweiz gestärkt würde und das Mittelzentrum Olten noch besser ins Städtenetz integriert würde. Zudem würde der Wisenbergtunnel für den Güterverkehr Flexibilität in der Verkehrsführung schaffen. Der Regierungsrat verlangte bereits in seiner Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil Programm an das UVEK, die Aufnahme dieses Vorhabens. Der Wisenbergtunnel ist als übergeordnetes Bundesprojekt in den Agglomerationsprogrammen Basel und Netzstadt AarauOltenZofingen als Schlüsselprojekt aufgeführt.

Angesichts der hohen Kosten von ca. 2 Milliarden Franken erscheint jedoch bei einem in der Vorlage bezifferten Gesamtinvestitionsvolumen von 5 Milliarden Franken aller geplanten Massnahmen für Eisenbahngrossprojekte ein etappiertes Vorgehen angezeigt. Wir akzeptieren daher den Entscheid, mit den für ZEB vorhandenen Mitteln das Kernangebot und soweit möglich die Erweiterungsoptionen umzusetzen, und im Rahmen der in diesem Rahmen vorhandenen finanziellen Mittel auf die Realisierung des Wisenbergtunnels zu verzichten.

In die in Antwort 2 geforderte, bis 2012 zu erstellende, „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“ ist der Wisenbergtunnel prioritär aufzunehmen. Er ist zudem planerisch sicherzustellen (Richtplanbeschluss TV-5.1.1). Auch wenn vorerst aufgrund finanzieller Erwägungen auf die Realisierung über das Kernangebot und die Erweiterungsoptionen hinausgehender Grossprojekte verzichtet werden muss, stimmen wir einer Streichung der genannten Vorhaben, insbesondere des Wisenbergtunnels, aus dem Bundesbeschluss nicht zu.

4. *Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrat bis spätestens 2016 in einer Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?*

Wir unterstützen eine solche Vorlage. Aufgrund der Dringlichkeit und der langen Bauzeit der darin enthaltenen Grossprojekte kommt eine solche Gesamtschau 2016 zu spät. Die Gesamtschau ist daher bis 2012 zu erstellen.

5. *Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?*

Die NEAT erfüllt wichtige Aufgaben zur Anbindung der Schweiz an die benachbarten Wirtschaftsräume im Norden und Süden und ans übergeordnete europäische Verkehrsnetz und muss fertig gestellt werden.

Für die NEAT erforderliche zusätzliche Mittel sind im Rahmen einer Spezialfinanzierung zu suchen. Eine Finanzierung künftiger NEAT-Mehrkosten durch einen Verzicht auf dringend erforderliche Infrastrukturen der ZEB lehnen wir ab.

6. Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Wir unterstützen diesen Vorschlag, der darauf abzielt, möglichst früh Mittel für ZEB zur Verfügung zu stellen. Die ZEB-Finanzierung ist allerdings grundsätzlich von der NEAT-Finanzierung zu entkoppeln.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

ZEB ist eine Vorlage für den Fern- und den Güterverkehr. Der Regionalverkehr muss künftig seinen Stellenwert und die heutige Qualität mindestens behalten beziehungsweise dort ausgebaut werden können, wo der zunehmende Verkehr dies erfordert. An der Fortentwicklung des Regionalverkehrs und dessen Infrastruktur muss sich auch künftig der Bund beteiligen.

Es muss sichergestellt werden, dass insbesondere dort, wo im Rahmen des Kernangebotes neue Infrastrukturen geschaffen werden (Vierspur Dulliken – Aarau), auch der Regionalverkehr mit einem dichteren Takt als heute vom Ausbau profitieren kann.

Die Erweiterungsoptionen sind wesentliche Bestandteile der Vorlage. Wesentliche Elemente der EO1, EO6 und EO8 sind umzusetzen.

Leider verschlechtern sich mit dem ZEB-Kernangebot die Anschlüsse vom Jurasüdfuss in Olten und in Zürich. In der Vorlage ist die Erweiterungsoption 6 (EO6: Beschleunigung Olten – Biel) enthalten, bei welcher durch eine Beschleunigung diese Anschlüsse verbessert werden können.

Aufgrund des bisherigen Planungsstandes gehen wir davon aus, dass zwischen den Erweiterungsoptionen EO1 (Verdichtung Biel – Lausanne), EO6 und EO8 (Biel – Delémont – Delle/Basel) grosse Synergien bestehen. Diese Synergien erlauben es, wesentliche Elemente dieser Erweiterungsoptionen zu weitaus geringeren Kosten als – wie in der Vorlage unterstellt – bei separater Umsetzung der Erweiterungsoptionen zu realisieren. Insbesondere kann bei der Realisierung von Kernelementen aus der EO1 bzw. EO8 auf die Beschleunigung Olten – Biel der EO 6 verzichtet werden, da so durch eine frühere Abfahrt in Biel Richtung Zürich die Anschlüsse gleichermassen verbessert werden als bei einer isolierten, relativ aufwändigen, Beschleunigung. Die Realisierung einer entsprechenden Massnahme mit der Nutzung der Synergien der drei Erweiterungsoptionen im Raum Biel muss somit mit in die Vorlage aufgenommen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Peter Gomm
Landammann

sig. Yolanda Studer
Staatsschreiber – Stellvertreterin

Beilagen:

- Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vom 20. Juni 2007
- Stellungnahme der Nordwestschweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vom 20. Juni 2007