

Anhang

Kurzbeschreibung der Investitionsprojekte der Transportunternehmen für die Jahre 2008 – 2011

Aare Seeland mobil AG

Umgestaltung Bahnhofplatz Solothurn: Im Rahmen des Teilprojektes „Flankierende Massnahmen zur A5“ werden der Bereich Bahnhofplatz Solothurn und die angrenzenden Strassenzüge komplett umgestaltet. Vom rechtskräftigen Erschliessungsplan ist die gesamte Bahnanlage der ASm in diesem Bereich betroffen. Die Haltestelle der Bahn kommt neu direkt vor den Zugang des Bahnhofs Solothurn zu liegen und das Trasse muss aufgrund der neuen Strassenführung verschoben werden. Mit dem Neubau der Gleis- und Perronanlagen können heute vorhandene Schwachstellen beseitigt, die Bahnanlagen attraktiver gestaltet und die Betriebssicherheit wesentlich erhöht werden. Die Anpassung der bahnseitigen Anlagen stehen in einem direkten Zusammenhang mit dem Projekt über die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Solothurn.

Umbau Station Attiswil inklusive neue Kreuzungsstelle: Der Bahnhof Attiswil ist für den Bahnbetrieb der Linie Solothurn – Niederbipp bezüglich des bestehenden Verkehrsaufkommens aber auch aus fahrdienstlicher Sicht und insbesondere mit der im Jahr 2011 geplanten Inbetriebnahme der Verlängerung von Niederbipp nach Oensingen als neue Regelkreuzungsstelle von grosser Bedeutung. Zudem vermag die Ausgestaltung der heutigen Perronanlage weder den kundendienstlichen Bedürfnissen der Fahrgäste noch den Anforderungen an die Sicherheit zu genügen. Durch den Totalumbau der heutigen Gleis- und Perronanlage im Bahnhofbereich sowie dem Bau einer rund 650 Meter langen Kreuzungsstelle können die vorhandenen Schwachstellen beseitigt und die Sicherheit im Bahnbetrieb weiter erhöht werden.

Umbau Bahnhof Niederbipp: Der Bahnhof Niederbipp ist für die Linien Langenthal – Niederbipp und Solothurn – Niederbipp der ASm als End- und Kreuzungsstelle bezüglich Verkehrsaufkommen sowie aus fahrplantechnischer Sicht heute wie auch in Zukunft von grosser Bedeutung. Die Anlagen der Station Niederbipp sind in einem schlechten Zustand und gegen 60 Jahre alt. Durch den Totalumbau der Gleis- und Perronanlagen können die bestehenden Schwachstellen beseitigt und die Betriebssicherheit den heutigen Anforderungen angepasst werden. Die Anlage kommt neu auf die Südseite des Bahnhofgebäudes zu liegen, womit die Betriebsabläufe vereinfacht werden können. Dank direkten Ein- und Ausfahrten der Züge an gleicher Lage kann das Umsteigen der Bahnkunden wesentlich erleichtert werden.

Verlängerung der Bahnlinie Solothurn-Niederbipp nach Oensingen: Die Verlängerung der interkantonalen Bahnlinie Solothurn – Niederbipp „Bipperlisi“ bis Oensingen ist ein wichtiger Schritt zur Weiterentwicklung des Angebotes in diesem Korridor. Die Verlängerung erlaubt den Anschluss der Korridore Langenthal/Solothurn – Niederbipp an Oensingen und zugleich die attraktive Erschliessung des Industriegebietes Niederbipp. Die Weiterentwicklung des Angebotes der Bahnlinie Solothurn – Niederbipp ist ein gemeinsames Anliegen der Kantone Bern und Solothurn. In den vergangenen Jahren wurden bereits mit dem Beibehalt des Bahnbetriebes als Ergebnis der Korridoruntersuchung Solothurn – Niederbipp und mit der Bestellung neuen, modernen Rollmaterials durch die ASm wichtige Weichen für die Zukunft dieser Strecke gestellt. Die vorliegenden Ergebnisse der Potenzialbetrachtungen und Betriebskonzepte sowie der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zeigen, dass das Verlängerungsprojekt sinnvoll und wirtschaftlich tragfähig ist.

Baselland Transport AG

Ausbau Doppelspur Stollenrain-Dornach: Der Abschnitt Arlesheim Dorf bis Endhaltestelle Dornach der Tramlinie 10 ist heute noch einspurig. Dieser Engpass ermöglicht nur einen 10 Minuten-Takt

verbunden mit der aufwändigen Führung von zusätzlichen Tramkursen zur Abdeckung der Kapazitätsengpässe. Damit das Fahrplanintervall auf die im Basler Tramnetz üblichen 7 1/2 Minuten verdichtet und die Fahrzeit verkürzt werden kann, drängt sich der zweispurige Ausbau dieses Linienabschnittes auf. Gleichzeitig soll an der Endhaltestelle in Dornach eine grössere Tramschleife erstellt und die Infrastruktureinrichtung für die Kunden des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Der Doppelspurausbau ist integraler Bestandteil des Ausbaus der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim (SGB 198/2007). Die Massnahme ist zudem Bestandteil des Dringlichkeitsfonds aus dem Agglomerationsprogramm Basel.

Ausbau Doppelspur Ettingen-Flüh: Die Gleisanlagen der Linie 10/17 zwischen Ettingen und Flüh stammen teilweise noch aus den 60iger Jahren. Für diesen Abschnitt muss deshalb der Unter- und Oberbau erneuert werden. Mit der Umstellung der Linie 10 bei Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials („Tango“-Tram) ab Fahrplanwechsel im Dezember 2012 auf den 7 1/2-Minutentakt wäre ohne Ausbau zwischen Ettingen und Flüh gegenüber dem heutigen 10-Minutentakt nur noch ein 15-Minutentakt möglich. Um die Gemeinden Witterswil und Bättwil in kurzer Taktfolge (7.5-Minutentakt) bedienen zu können, muss das Trasse und die Fahrleitung auf einem Abschnitt dieser Strecke auf Doppelspur ausgebaut werden. Mit diesem Ausbau kann die Kapazität und Versorgungssicherheit dieser Linie wesentlich erhöht und verbessert sowie die heutige Angebotsqualität erhalten bzw. verbessert werden. Die Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel.

Anpassung Energieversorgung Linien 10 und 17: Die Stromversorgung der Linie 10 im Birseck zwischen Dreispitz und Dornach und der Linie 10/17 im Leimental zwischen Heuwaage und Rodersdorf muss an die Anforderung des neuen Rollmaterials angepasst werden. Der grössere Leistungsbedarf der neuen Fahrzeuge und der 7.5-Minutentakt ab Fahrplanwechsel Dezember 2012 erfordern zusätzliche Gleichrichteranlagen und die Verstärkung der Stromübertragung. Mit der Anpassung der Stromversorgung der Linien 10 und 17 kann die Verdichtung auf ein 7 1/2-Minutentakt mit den neuen Tango-Fahrzeugen sichergestellt werden.

BLS AG

Stationsumbau und neues Stellwerk Utzenstorf: Mit dem Stationsausbau Utzenstorf soll zwischen Solothurn und Burgdorf das Kreuzen von Zügen und das Überholen von langen Güterzügen ermöglicht werden. Um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten, ist ein Ausbau der Bahn- und Publikumsanlagen für gleichzeitige Zugseinfahrten und schienenfreie Zugänge zwingend notwendig. Die veraltete und störungsanfällige Stellwerkanlage muss ersetzt werden, weil eine Anpassung und Erweiterung aus technischen Gründen nicht mehr möglich ist.

Zugsicherung: Ortsfeste Ausrüstung mit EuroZUB: Die Ausrüstung der Linien Solothurn-Burgdorf und Solothurn-Moutier mit EuroZUB dient der risikoorientierten Schliessung von Sicherheitslücken und der Migration der Zugsicherung. Das streckenseitige Zugsicherungssystem gewährleistet im Verbund mit den auf den Fahrzeugen bereits installierten Überwachungseinrichtungen, dass die Signalinformation durch die Züge respektiert werden. Für die normalspurigen Bahnstrecken in der Schweiz schreibt das BAV das Konzept EuroZUB als Standard vor. EuroZUB erhöht das Sicherheitsniveau durch die Überwachung von Bremskurven und löst veraltete Systeme mit weniger Funktionen und geringerer Sicherheit ab.

Verlegung Haltestelle Buchmatt: Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Rollmaterialkonzeptes der BLS AG (längere Züge) muss das Perron bei der Haltestelle Buchmatt um 160 Meter verlängert und auf 55 Zentimeter erhöht werden. Gleichzeitig wird die Haltestelle so angepasst, dass sie den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entspricht.

OeBB

Sanierung von Bahnübergängen: Die Bahnübergänge „Solothurnstrasse“ in Oensingen, „Äussere Klus, Moossbrücke und Thalbrücke“ in Balsthal sind über 30 Jahre alt. Die technischen

Einrichtungen sind veraltet und Ersatzteile sind kaum mehr erhältlich. An den Anlagen treten häufig Störungen auf. Ausser dem Übergang „Moosbrücke“ liegen alle Bahnübergänge an stark befahrenen Strassen, so dass ein einwandfreies Funktionieren der Anlagen zwingend ist. Bei allen Anlagen müssen neue Schienenkontakte und stossfreie Gleisstromkreise sowie neue Steuerungen und Antriebe eingebaut werden. Mit der Erneuerung der Bahnübergänge kann die Sicherheit auf der Strasse und der Bahn weiter erhöht werden.

RBS

Stationsausbauten Biberist, Fraubrunnen und Grafenried: Die Bahnstationen Biberist, Fraubrunnen und Grafenried weisen bezüglich ihrer Perron- und Gleisanlagen grosse Mängel auf (zu kurze Kreuzungslängen und zu schmale Perrons). Für das regelmässige Kreuzen von Zügen (Taktkreuzungen) sind die Kreuzungsstellen ungeeignet und müssen dringend verlängert werden, damit die grosse Nachfrage auf dieser Strecke auch in Zukunft abgedeckt werden kann. Die Stationsausbauten verfolgen zudem das Ziel, die Personensicherheit auf den Stationen zu erhöhen, welche heute noch über keine genügend gesicherten Gleiszugänge verfügen. Zudem sind die Publikumsanlagen nur beschränkt behindertengerecht eingerichtet und erfüllen die Kriterien nach dem Behindertengleichstellungsgesetz teilweise nicht.

Totalumbauten und Sanierung von Kunstbauten Linie Solothurn-Bern: In Biberist muss die aus dem Jahre 1914 stammende Stahlbetonbrücke über die BLS-Linie Solothurn-Burgdorf (sog. EBT-Brücke) ersetzt werden. Weitere umfangreiche Sanierungsarbeiten drängen sich in den nächsten Jahren bei den Kunstbauten insbesondere zwischen Worblaufen und Bern auf. Zudem müssen die Fahrleitungen sowie der Ober- und Unterbau auf verschiedenen Streckenabschnitten erneuert und diverse Weichen (insbesondere der Weichenkopf Worblaufen) ersetzt werden. Weiter müssen über 30-jährige Schrankenanlagen auf die heutigen Sicherheitsbedürfnisse angepasst oder durch neue Anlagen ersetzt werden.

Neues Funk und Kommunikationssystem: Das seit Anfang der 90er Jahre eingesetzte System sowie die Endgeräte sind veraltet und der Support kann nur noch bedingt gewährleistet werden. Vor diesem Hintergrund konnten geplante Ausbauten nicht mehr vorgenommen werden. Der RBS will nun die gesamten Funkanwendungen beim Bahnbetrieb möglichst rasch durch ein neues, zeitgemässes Sprech- und Datenfunksystem ablösen. Zudem soll auch das Kundeninformationssystem (Nachrüstung von Sprachspeicher für die Lautsprecheranlagen und in Zukunft auch Ansteuerung von optischen Anzeigen) erneuert werden. Dieses Projekt umfasst die Beschaffung zur Erneuerung des Sprech- und Datenfunksystems beim Bahnbetrieb sowie des Kundeninformationssystems mit den entsprechenden Arbeitsplätzen in der Leitstelle und den besetzten Bahnhöfen. Die Evaluation des neuen Systems erfolgt noch in diesem Jahr und die Bestellung ist für das Jahr 2009 vorgesehen.

SBB AG

Bahnhof Dornach-Arlesheim, Erhöhung der Perronanlagen: In Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton Basel-Landschaft soll die Infrastruktur des bestehenden Haltepunktes Dornach-Arlesheim für den erleichterten Zugang zum Gesamtsystem Regio-S-Bahn Basel sowie für den Einsatz von neuem Rollmaterial angepasst werden. Die Baumassnahmen beinhalten hauptsächlich die Erweiterung und Erhöhung der Perronanlagen gemäss generellem Ausbauprojekt Regio-S-Bahn Basel 2005. Dabei gelten die mit den Kantonen der Nordwestschweiz vereinbarten einheitlichen Standards bezüglich Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Erscheinungsbild und Komfort. Diese Massnahmen sind Bestandteile des Ausbaus der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim und dem Agglomerationsprogramm Basel.

Umbau Station Trimbach: Im Projekt „Facelifting Stationen“ auf der Strecke Sissach-Läufelfingen-Olten wurden die Ausrüstungsstandards in Absprache mit der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft vereinfacht. Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen die Verlängerung der Perronanlage auf 75 m sowie die Erhöhung des Perrons auf 55 cm ab Schienenoberkante. Damit wird der Einsatz neuen

Rollmaterials auf der S9 ermöglicht und die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes gesichert. Im Weiteren gelten die zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft vereinbarten einheitlichen Standards bezüglich Sicherheit und Komfort für die Fahrgäste. Der Umbau aller Stationen am Oberen Hauenstein soll im Rahmen einer Totalsperre erfolgen. Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat am 10. April 2008 dem Ausbau der Baselbieter Stationen des „Läufelfingerli“ zugestimmt.

Planungskosten neue Haltestellen: Im Rahmen einer Studie sind sämtliche Eisenbahnstrecken im Kanton Solothurn daraufhin untersucht worden, wo durch neue Haltestellen bzw. durch die Verschiebung bestehender Haltestellen die Erschliessung der Gemeinden verbessert werden kann. Diejenigen Standorte, die sich bei der Grobanalyse als prüfenswert herausgestellt haben, wurden in einem zweiten Schritt detailliert untersucht. Gestützt auf den RRB vom 4. März 2008 sollen in erster Priorität die Standorte „Bellach Grederhof“, „Solothurn Brühl Ost“ und „Dornach Öpfelsee“ weiterverfolgt und in Zusammenarbeit mit den SBB bis Ende 2009 Vorprojekte für die drei Haltestellen erarbeitet werden. An den Kosten der Vorprojekte beteiligen sich die SBB und der Kanton Solothurn. Die neuen Haltestellen sind Bestandteile der Agglomerationsprogramme Solothurn und Basel.

Planungsauftrag Regionalverkehr Nordwestschweiz: Der Planungsauftrag Nordwestschweiz hat zum Ziel, Perspektiven für den Regionalverkehr in der Nordwestschweiz zu entwickeln und den notwendigen zusätzlichen Infrastrukturbedarf aufzuzeigen. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den inhaltlichen und politischen Arbeiten des Projektes „Zukünftige Entwicklung ZEB“ und den Planungsvorgaben der Kantone. Die Berechnungen von Betriebskosten und die relative Kostenentwicklung der jeweiligen Angebotskonzepte sind ebenfalls Bestandteil der Planungen. Die Planungen umfassen die Projekte Entflechtung Knoten Basel und S-Bahn-Investitionen der Strecke Basel – Olten. An den Kosten des Planungsauftrages beteiligen sich die Kantone der Nordwestschweiz entsprechend eines vereinbarten Kostenteilers.