

Regierungsratsbeschluss

vom 14. September 2010

Nr. 2010/1642

KR.Nr. A 071/2010 (BJD)

Auftrag Christian Imark (SVP, Fehren): Metro Schwarzbubenland (12.05.2010) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Kanton Solothurn setzt sich, im Rahmen seiner Möglichkeiten, für die Verdichtung des Taktfahrplans auf der S-Bahn Linie 3 zwischen Olten und Laufen ein.

2. Begründung

1. Allgemein

Laut einer Studie von Metrobasel (Schlüsselbranchen der Metropolitanregion Basel: Perspektiven 2020) werden in den kommenden 10 Jahren im Raum Basel rund 20'000 zusätzliche Arbeitsplätze, insbesondere aufgrund der Life Sincere-Branchen, entstehen. Diese zusätzlichen Arbeitsplätze verursachen eine Bevölkerungszunahme in beachtlichem Ausmass. Eine wichtige Handlungsempfehlung, die aus der Studie hervorgeht, ist die Verbesserung der Erreichbarkeit, insbesondere für Regionen, die vom prognostizierten Zuwachs profitieren wollen. Möchten die Regionen Dorneck, Thierstein und Olten, mit ihren jeweiligen Gemeinden, von diesem prognostizierten Zuwachs prosperieren und sich einen Teil dieser potenziellen Steuerzahler sichern, muss eine optimale Verkehrsverbindung nach Basel sichergestellt sein.

Die Regierung des Kantons Solothurn bekannte sich anlässlich der Interpellation I 120/2009 «Entwicklung durch Verkehrsplanung» klar zur gezielten Entwicklung von Wohnregionen durch die entsprechende Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen.

Nach Beurteilung verschiedener Möglichkeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Raum Basel-Laufen (siehe auch Punkt 2), erscheint ein Ausbau des Taktfahrplans der S-Bahn Linie 3 zwischen Basel und Laufen als relativ einfache, kostengünstige und trotzdem effektive Lösung.

2. Warum Bahn und nicht Strasse?

Der Auftrag hat keinesfalls zum Ziel, Bahn und Strasse gegeneinander auszuspielen. Zweifellos sind auch andere verkehrstechnische Massnahmen zur Steigerung der Erreichbarkeit im Raum Basel-Laufen (Delsberg) notwendig, bzw. denkbar. Diese hängen aber zum Teil mit der Aufnahme der H18 ins Nationalstrassennetz zusammen und sind entsprechend mit hohen finanziellen Aufwendungen verbunden. Des Weiteren ist der Kanton Solothurn, gemäss Aussage der Regierung, im Zusammen-

hang mit der Interpellation I 120/2009 «Entwicklung durch Verkehrsplanung», «bei den übergeordneten Planungen, z.B. Umfahrung Laufen oder Anschluss Aesch an die H18, aktiv vertreten.»

Mit einem Ausbau des Bahnangebots und den entsprechenden Anschlüssen an den Knotenpunkten, könnte die Attraktivität der Wohnregion Birseck, Laufental, Dorneck und Thierstein erhöht werden. Nötig dazu wären wohl aber ein Ausbau der Bahnstrecke auf zwei Spuren zwischen den Stationen Aesch–Grellingen, Grellingen–Zwingen und Zwingen–Laufen, damit die Kapazität des Bahntrassees ausreichend ist. Diese Abschnitte liegen zwar alle auf dem Hoheitsgebiet des Kantons Baselland, einen entsprechenden Ausbau brächte aber auch einen erheblichen Gewinn für die beiden Bezirke Dorneck und Thierstein. Im Gegenzug könnte sich auch der Kanton Baselland an Kosten oder Massnahmen beteiligen, wenn es um den Erhalt oder den Neubau von wichtigen Verkehrsachsen, wie bspw. dem Hauenstein oder dem Passwang, geht.

Im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes zur Bahn 2030 wird unter anderem auch der Kanton Solothurn Gelegenheit erhalten, sich zu den geplanten Projekten (unter anderem die Einführung eines Viertelstundentakts ins Laufental), zu äussern. Aber auch bei der Frage der Mitfinanzierung von Projekten oder flankierenden Massnahmen könnte der Kanton Solothurn Hand bieten.

Auch die Handelskammer beider Basel fordert in ihrer neusten Ausgabe der Zeitschrift «Info», dass die entsprechenden Kantone (Basel–Stadt, Basel–Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn) das Herzstück und die Zulaufstrecken der S–Bahn Basel für den Viertelstundentakt als strategisch relevantes Projekt in ihre Planungen aufnehmen und die entsprechende Trassesicherung für das Vorhaben sicherstellen sollen.

3. Alternativen

Mit der Fertigstellung des Bahnhofs in Dornach wird nun die alte Forderung nach einem Schnellzugshalt (ICN) auf der Strecke Basel–Genf Flughafen wieder laut. Ob diese Massnahmen aber eine echte Verbesserung der Erreichbarkeit für Dornach und die Bezirke Dorneck und Thierstein brächte, ist zweifelhaft, sind die Personenzüge zu Stosszeiten doch schon in Laufen regelmässig überfüllt. Eine echte Verbesserung für beide Solothurner Bezirke, sowie für die Basellandschäftlichen Bezirke Birseck und Laufental brächte eine Erhöhung des Taktfahrplans (Viertelstundentakt) auf der S–Bahn Linie 3 Basel–Laufen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr im Laufental hat sich in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. So stieg die Verkehrsleistung auf der S–Bahn Linie S3 zwischen Basel und Delémont zwischen 2004 und 2009 von 37 auf über 57 Mio. Personenkilometer (mit der zurückgelegten Entfernung gewichtete Anzahl der beförderten Personen). Aufgrund des Ausbaus des Angebotes der Regio–S–Bahn hat der Nachfragezuwachs zum grössten Teil auf der S–Bahn und nur zu einem geringen Teil in den Fernverkehrszügen stattgefunden. Auf der S–Bahn–Linie S3 übersteigt durch diesen Nachfragezuwachs in den Spitzenzeiten bereits heute die Nachfrage die zur Verfügung stehende Kapazität. Daher wird das Regelangebot durch einzelne zusätzliche Züge verdichtet. Wir rechnen in den kommenden Jahren mit einer weiter steigenden Nachfrage im Laufental. Um auch diese Nachfrage befriedigen zu können, ist vorgesehen, die heute aus zwei Kompositionen bestehenden „Flirt“-Züge in den Spitzenzeiten um eine weitere Einheit auf drei zu verlängern. Zum kommenden Fahr-

plan kann bereits ein Zug dreiteilig geführt werden. Für die Verlängerung weiterer Züge um eine Flirt-Einheit ist neues Rollmaterial erforderlich.

Für den Infrastrukturausbau ist ein langer Vorlauf nötig. Für die Finanzierung allfälliger Infrastrukturmassnahmen der SBB im Laufental sind folgende Varianten in der Diskussion:

- Finanzierung aus dem FinöV-Fonds via Folgebotschaft „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ BAHN 2030
- Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds über das Agglomerationsprogramm Basel mit Eigenanteil der Kantone.

Ein Teil der für eine Angebotserweiterung nötigen Infrastrukturmassnahmen im Laufental ist als Erweiterungsoption 6 bzw. 8 in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV (07.082, S. 7754 ff.) enthalten und als weitere Entwicklung in Artikel 10 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2) eingeflossen. Dies betrifft den partiellen Ausbau der Strecke Basel – Delémont auf zwei Spuren und die Einführung eines zusätzlichen Schnellzugs Delémont – Basel. Die Erweiterungsoptionen sind nicht aus den Mitteln für das ZEB-Kernangebot finanziert, sondern werden 2010 vom Bundesrat der Bundesversammlung im Rahmen der Folgebotschaft „BAHN 2030“ unterbreitet.

Während bei einer Realisierung aus BAHN 2030-Mitteln der Bund die Kosten einer Realisierung trägt, müssen bei einer Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds über das Agglomerationsprogramm Basel die betroffenen Kantone den grössten Anteil der Investitionskosten übernehmen. Der Kantonsanteil im Agglomerationsprogramm Basel der ersten Generation beträgt z. B. 60 %. Der entsprechende Anteil der folgenden Agglomerationsprogramme liegt noch nicht fest, sondern wird vom Bund jeweils auf der Basis der Gesamtwirkung der Massnahmen innerhalb einer Agglomeration und der in den anderen Agglomerationsprogrammen eingereichten Massnahmen festgelegt.

Um die nötige Planungssicherheit zu schaffen und die Grundlagen für eine Finanzierung der Infrastrukturvorhaben im Laufental rechtzeitig zur Verfügung stellen zu können, haben die zuständigen Departementsvorsteher der Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn gemeinsam mit der SBB den „Planungsauftrag Nordwestschweiz/Regio-S-Bahn“ ins Leben gerufen und die SBB mit der Planung für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn beauftragt. Ziele dieses Planungsauftrags sind die Entwicklung eines Angebotskonzepts für die Regio-S-Bahn Basel unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der beteiligten Kantone, die Berechnung der Infrastruktur- und Betriebskosten sowie der von der öffentlichen Hand zu übernehmenden Abgeltungen.

Ein Ausbau des Angebotes im Laufental kann nur im Zusammenwirken von Massnahmen des vom Bund finanzierten Fernverkehrs mit dem von den Kantonen und dem Bund gemeinsam abgegoltenen Regionalverkehr erfolgen. Im Rahmen des Planungsauftrags Nordwestschweiz wurden verschiedene Varianten untersucht. Zum aktuellen Stand sind folgende zwei Varianten in der näheren Prüfung:

- Verdichtung zum Viertelstundentakt der S3 Basel – Laufen bzw.
- zusätzlicher Schnellzug Basel – Delémont mit Halt in Laufen und Dornach-Arlesheim.

Die Variante Viertelstundentakt Regio-S-Bahn, welche dem vorliegenden Auftrag entspricht, hat den Vorteil, dass alle Stationen in einem dichten Takt bedient werden. Hingegen sind die Fahrzeiten der S-Bahn zwischen Laufen und Basel relativ lang, da nur ein schneller Zug pro Stunde verkehrt. Zudem muss in dieser Variante auch weiterhin Delémont einmal pro Stunde von einer S-Bahn mit vielen Unterwegshalten und einer vergleichsweise langen Fahrzeit bedient werden. Bei dieser von Delémont nach Basel verkehrenden S-Bahn ist bereits ein Teil der Kapazität durch die Fahrgäste aus Delémont und der Ajoie belegt, so dass für die Nachfrage Laufen – Basel nicht die volle Kapazität aller vier S-Bahn-Züge zur Verfügung stehen würde.

Bei der Variante mit einem zusätzlichen Schnellzug wird der Streckenabschnitt Laufen – Basel von zwei schnellen Zügen mit Halt in Laufen, einer davon nach Möglichkeit zusätzlich in Dornach-Arlesheim, und zwei S-Bahnen pro Stunde bedient. Vorteile dieser Variante sind kurze Reisezeiten Laufen – Basel etwa im Halbstundentakt und die Beschränkung aller S-Bahnen der Linie S3 auf den Abschnitt (Olten –) Basel – Laufen, ohne dass die Kapazität der S-Bahn-Züge für die Nachfrage von und nach Delémont und weiter konsumiert wird. Zudem bietet diese Variante halb-stündlich schnelle Verbindungen von Basel und Laufen nach Grenchen Nord und Biel mit Anschlüssen in die Westschweiz. Nachteil dieser Variante ist, dass die zwischen Laufen und Dornach gelegenen, nur von der S-Bahn bedienten Haltepunkte keine Taktverdichtung erhalten.

Die Solothurner Gemeinden im Laufental liegen – mit Ausnahme von Dornach – abseits der Schiene und sind mit Bus-Verbindungen an die S-Bahn-Haltepunkte Dornach-Arlesheim, Grellingen und Zwingen sowie an den Bahnhof Laufen angebunden. Diese Zubringerlinien verkehren in der Regel im Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in den Spitzenzeiten. Einen dichteren Fahrplan mit drei Verbindungen pro Stunde in den Hauptverkehrszeiten weist nur die PostAuto-Linie 111 Nunningen – Laufen auf. Auch bei einer Taktverdichtung der S-Bahn zum Viertelstundentakt kann der Grossteil der Zubringerbuslinien zur S-Bahn aufgrund des Potenzials nicht häufiger als halbstündlich verkehren. Dies hätte zur Folge, dass der grösste Teil der Nutzer des öffentlichen Verkehrs aus den Solothurner Gemeinden keine Vorteile von einer Verdichtung des S-Bahn-Angebots zum Viertelstundentakt hätte, da aus diesen Gemeinden auch weiterhin nur halbstündliche Anschlüsse auf die S-Bahn bestehen.

Bei der Variante mit einem zusätzlichen Schnellzug zwischen Delémont und Basel profitieren hingegen die an Laufen angebotenen Gemeinden von Breitenbach bis Nunningen, Grindel, Bärschwil und Kleinlützel vom Schnellzug-Halbstundentakt mit den kurzen Fahrzeiten von und nach Basel mit den dortigen nationalen und internationalen Anschlüssen und zusätzlich von der Regio-S-Bahn.

Beide Varianten erfordern einen Ausbau der Infrastruktur, da die zwischen Aesch und Delémont ein-spurige Strecke ohne einen partiellen Ausbau auf Doppelspur keine weiteren Züge aufnehmen kann und da auch der Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB kapazitätslimitierend wirkt. Allerdings unterscheidet sich teilweise die örtliche Lage der für die beiden Varianten benötigten Doppelspurabschnitte auf der Teilstrecke Aesch – Delémont. Daher kann die Planung des Infrastrukturausbaus erst im Detail angegangen werden, sobald feststeht, welche der beiden Angebotsvarianten umgesetzt wird.

Die beiden Varianten sind zur Zeit im Rahmen des Planungsauftrags in der Feinplanung. Eine Entscheidung zu Gunsten einer der beiden Varianten muss in Abstimmung aller beteiligten Kantone und der SBB erfolgen. Wir favorisieren aufgrund der Vorteile für die an Laufen angebotenen Gemeinden die Variante mit einem zusätzlichen Schnellzug, werden uns aber im Rahmen des Planungsauftrags

gemeinsam mit den anderen Kantonen der Juralinie dafür einsetzen, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr im Laufental grundsätzlich verbessert werden kann, unabhängig davon, für welche Variante des Angebotsausbaus im Laufental sich die beteiligten Kantone entscheiden werden.

Für die Studien und Vorprojekte im Planungsauftrag Nordwestschweiz fallen gesamthaft Fr. 5'700'000.00 an. Davon entfallen auf die Massnahmen des Laufentals Fr. 2'400'000.00, darunter Fr. 710'000.00 für die Studien und Fr. 1'700'000.00 für die Vorprojekte. Die SBB übernehmen 50 % dieser Kosten für die Projekte im Laufental. Im Investitionsprogramm 2008 – 2011 (SGB 87/2008) hat der Kantonsrat den Solothurner Anteil daran von Fr. 185'000.00 bewilligt.

Als nächsten Schritt der Angebotserweiterung im Laufental wird dem Kantonsrat im Rahmen des Globalbudgets und Mehrjahresprogramms für den öffentlichen Verkehr 2012 – 2013 der Einsatz zusätzlicher Flirt-Kompositionen im Laufental zur Verlängerung der Züge der Regio-S-Bahn Linie S3 auf drei Einheiten unterbreitet. Leider mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass das Bundesamt für Verkehr sich aufgrund der Beschränkung der für den Regionalverkehr zur Verfügung stehenden Mittel durch das Konsolidierungsprogramm des Bundes nicht an den Folgekosten dieser Fahrzeugbeschaffung beteiligen wird und somit die Kantone die Mehrkosten der Fahrzeugvorhaltung und des Angebotsausbaus alleine tragen müssen.

Bei einem weitergehenden Angebotsausbau zur Realisierung einer der beiden Varianten sind grössere Infrastrukturinvestitionen nötig. Der Bund hat im Rahmen der laufenden Projekte Mittel für einen Ausbau der Regio-S-Bahn vorgesehen, die jedoch hierfür bei Weitem nicht ausreichen. Es muss daher damit gerechnet werden, dass die betroffenen Kantone die Infrastrukturen für einen Ausbau der Regio-S-Bahn vorfinanzieren beziehungsweise zu einem wesentlichen Teil mitfinanzieren müssen. Ob die Kantone eine solche Mitfinanzierung übernehmen, ist zur Zeit noch offen.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (Dü/ga)

SBB AG, Regionalleitung Nordwestschweiz, St.-Jakobs-Strasse 17, 4052 Basel

Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel

Département de l'environnement et de l'équipement, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont

Aktuarin UMBAWIKO (ste)

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat