

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

8. März 2010

Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Unterlagen vom 30. November 2009 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) danken wir Ihnen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur Vorlage Stellung zu beziehen.

1. Vorbemerkungen

Die Umsetzungsteile des Sachplans Verkehr sollen nach Verkehrsträgern getrennt behandelt werden. Dies erschwert jedoch unseres Erachtens die räumliche Koordination zwischen den Verkehrsträgern. Der Bund kann mit einem losgelösten Teil Schiene keine seriöse verkehrliche Gesamtschau sicherstellen, da insbesondere die wichtige Abstimmung mit dem Verkehrsträger Strasse nicht stattgefunden hat.

Antrag 1: Die Umsetzungsteile des Sachplans Verkehr sind zu einer räumlichen Gesamtschau zusammenzuführen.

Der Entwurf des SIS selbst ist nicht konsistent. Dieser basiert zum Teil auf dem Ende der neunziger Jahre erstellten Sachplan AlpTransit, der sehr präzise gehalten ist (bis zu Deponien etc.). Er enthält in diesem Bereich auch Teilabschnitte, die entweder zurückgestellt (Zimmerbergtunnel, Umfahrung Bellinzona etc.) oder noch gar nicht beschlossen worden sind bzw. sich erst im Variantenstudium befinden (Südanschlüsse). Demgegenüber fehlen in der Nordwestschweiz wichtige Vorhaben wie der neue Juradurchstich. Konkrete Anträge hierzu stellen wir weiter unten.

Der Kanton Solothurn ist den drei Teilräumen Basel, Aarau–Olten–Zofingen und Jurabogen zugeordnet. Diese Aufteilung entspricht den funktionalen Verkehrsräumen. Allerdings sollten die Abgrenzungen der Agglomerationen denjenigen der Agglomerationsprogramme entsprechen.

Antrag 2: Statt der im Bericht getrennt aufgeführten Agglomerationen "Olten–Zofingen" und "Aarau" (S. 52) ist der Begriff der Agglomeration "Aareland" (Netzstadt AarauOltenZofingen) zu verwenden.

2. Bemerkungen zum Bericht

Kap. 3 "Grundsätze für die Planung der Schieneninfrastruktur"

Kap. 3.4 "Grundsätze für Neubaustrecken"

Abschnitt "Materialbewirtschaftung"

Es ist vorgesehen, dass innerhalb des Projektperimeters die Materialbewirtschaftungsstandorte (Umschlag, Aufbereitung, Zwischenlagerung, Ablagerung, Deponierung) einschliesslich der dazu gehörenden Erschliessung und das Transportkonzept mit den Auflageprojekten festgelegt werden. Fallen beim Bau von Eisenbahnanlagen, insbesondere von Tunnelbauten, erhebliche Mengen von Ausbruch- und Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, haben gemäss Sachplan die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials zu bezeichnen.

Antrag 3: Die betroffenen Kantone sind im Rahmen der konkreten Projektplanung zeitgerecht bezüglich der möglichen Materialbewirtschaftungsstandorte einzubeziehen.

Abschnitt "Ersatzmassnahmen und Umweltschutz"

Im Bereich Grundwasser sind nur die Schutzzonen erwähnt. Bei Tunnelbauten können jedoch Trinkwassernutzungen auch beeinträchtigt werden, wenn die Linienführung nicht direkt durch eine Schutzzone führt. Beispielsweise führt der geplante Eppenbergtunnel durch ein Gebiet mit vielen Trinkwassernutzungen und durchschneidet die Untere Süsswassermolasse und karstfähige Malmkalke, welche diese Pumpwerke und Quellen speisen.

Antrag 4: Bei Tunnelprojekten sind in der Vorprojektphase zusätzlich vertiefte Studien bzgl. der Hydrogeologie und Geologie vorzunehmen (Trinkwasserversorgungen, technische Machbarkeit).

Kap. 4 "Konzepte zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur"

Kap. 4.8 "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge"

Die Sachverhalte bezüglich der Störfallvorsorge werden korrekt wiedergegeben. Mit der angestrebten Entflechtung der Verkehrsströme in Olten, dem Ausbau der Strecke von Dulliken bis Däniken sowie dem Bau eines neuen Tunnels durch den Eppenbergtunnel kann davon ausgegangen werden, dass sich das Risiko eher vermindert. Konkrete Aussagen werden jedoch erst möglich sein, wenn der Voll-

zugsbehörde (BAV) im Rahmen der UVP ein Kurzbericht beziehungsweise eine Risikoermittlung nach Störfallverordnung vorgelegt wird.

Fehlendes Thema: "Erschütterungen/Körperschall"

Das Thema "Erschütterungen und Körperschall" fehlt im Bericht. Dabei ist der Schienenverkehr in der Schweiz der grösste und relevanteste Emittent von Erschütterungen und Körperschall. Die notwendigen Sanierungsmassnahmen sind mit hohen Kosten verbunden.

Antrag 5: Der Bericht ist mit einem Abschnitt "Erschütterungen und Körperschall" zu ergänzen.

Fehlendes Thema: "Nichtionisierende Strahlung"

Im Bericht wird das Thema "nichtionisierende Strahlung" nirgends angesprochen. Versorgungs- und Fahrleitungen führen im dicht besiedelten Gebiet zu einer erheblichen Belastung. Teilweise werden die Anlagegrenzwerte überschritten. Die Anforderungen werden in der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV, Anhang 1 Ziffer 5) geregelt. Der Stand der Sanierung ist uns nicht bekannt.

Antrag 6: Der Bericht ist mit einem Abschnitt „Nichtionisierende Strahlung“ zu ergänzen.

3. Bemerkungen zu den Objektblättern

Objektblatt 1.6

Es wird von einem Vierspursystem im Korridor Olten–Aarau–Zürich gesprochen. Aufgenommen wurde jedoch nur die NBS Chestenberg. Auf die logische Weiterführung des Vierspursystems mit einem zweiten Heitersbergtunnel wird mit Verweis auf die Prüfung nach Art. 10 ZEB-Gesetz nicht eingegangen.

Antrag 7: Das gesamte Vierspursystem im Korridor Olten–Aarau–Zürich ist in den SIS aufzunehmen.

Objektblatt 6.1

Wichtige Projekte im Kanton Solothurn sind nicht dem aktuellen Projektstand entsprechend aufgeführt. So sind im Objektblatt 6.1 "Olten–Aarau" die Entflechtung Olten Nord und Ost, die Vierspur Dulliken–Däniken und der doppelspurige Eppenbergtunnel nur noch als Vororientierung enthalten. Das ist absolut unverständlich, da diese Projekte – im Vergleich zu anderen ZEB-Projekten – sehr weit fortgeschritten, beschlossen und sehr dringlich sind.

Antrag 8: Die Entflechtungen Olten Nord und Ost, die Vierspur Dulliken–Däniken und der doppelspurige Eppenbergtunnel sind mindestens als Zwischenergebnisse, analog der NBS Chestenberg, in den SIS aufzunehmen.

Objektblatt 2.1

Der Wisenbergtunnel wird auf Seite 21 der Vorlage als vom Bundesrat „zu prüfende Massnahme“ aufgeführt. Dieser Prüfungsauftrag des Parlamentes nach Art. 10 ZEBG rechtfertigt heute schon eine Aufnahme des Wisenbergtunnels als Vororientierung in den SIS. Dies entspräche auch dem Beschluss TV–5.1.1 des Richtplans 2000 des Kantons Solothurn.

Antrag 9: Der dritte Juradurchstich (Wisenbergtunnel) ist neu zumindest unter "Vororientierung" in den SIS aufzunehmen.

Weiter fehlen Ausbauten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Basel und die im Rahmen des Planungsauftrags SBB/Kantone Nordwestschweiz/Regio-S-Bahn geplanten Entflechtungsbauwerke in Muttenz und Pratteln.

Antrag 10: Die Ausbauten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Basel und die im Rahmen des Planungsauftrags SBB/Kantone Nordwestschweiz/Regio-S-Bahn geplanten Entflechtungsbauwerke in Muttenz und Pratteln sind mindestens in der Kategorie "Vororientierung" in den SIS aufzunehmen.

Die Entflechtung Liestal soll nach ZEB 1 realisiert werden. Sie wird jedoch lediglich als "Vororientierung" in den SIS aufgenommen. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm, welcher vom Bundesrat bereits genehmigt wurde, ist der Ausbau der Strecke Basel-Olten ebenfalls als "Zwischenergebnis" aufgenommen worden.

Antrag 11: Die Entflechtung Liestal soll als "Zwischenergebnis", statt als "Vororientierung" in den SIS aufgenommen werden.

4. Weitere Hinweise

Der SIS enthält den "Bypass Basel" (gemeint ist damit aber der "Bypass Hochrhein"), obwohl Objekte mit vergleichbarem Stand entweder als nicht sachplanrelevant oder aufgrund von Beschlüssen aus dem SIS entlassen werden. Den Bypass könnte man aus unserer Sicht ebenfalls aus dem SIS entlassen, da seine Realisierung weder konkret noch aktuell ist (d.h. nicht politisch beschlossen oder nicht in den nächsten 15–20 Jahren realisierbar).

Schliesslich weisen wir darauf hin, dass der "Knoten Bern" zwar im Programmteil erwähnt wird, jedoch in den Objektblättern fehlt. Der Ligerztunnel soll mindestens in die Kategorie "Vororientierung" in den Sachplan aufgenommen werden.

Für die Möglichkeit, eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens. Gerne erwarten wir die Berücksichtigung unserer Anträge bei der Bereinigung des SIS.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Walter Straumann
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber