

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

16. Januar 2018

Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 29. September 2017 haben Sie uns die Unterlagen zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 zur Vernehmlassung unterbreitet, wofür wir Ihnen bestens danken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zur Vorlage zu äussern.

I Grundsätzliches

Mit dem Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2030 respektive 2035 der Eisenbahninfrastruktur sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Eisenbahninfrastruktur den zukünftigen Anforderungen und insbesondere der prognostizierten höheren Nachfrage gerecht wird.

Diesen Anspruch erfüllt die Vorlage nach unserem Dafürhalten. Doch nur ein Paket über 12 Milliarden Franken hilft, die Überlast im Personen- und Güterverkehr in ausreichendem Ausmass abzubauen und weitere berechtigte Anliegen genügend zu berücksichtigen.

Wir bedauern, dass die Vorlage nicht den aktuellen Planungsstand wiedergibt. Die Methodik mit einer Bewertung von einzelnen Modulen ist als Basis nachvollziehbar, für einen Umsetzungsvorschlag ist aber ein in sich konsistentes Gesamtkonzept nötig. Dieses ist noch bis zum zweiten Quartal 2018 in Bearbeitung. Dem Entwurf der Botschaft liegt ein abgestimmtes Gesamtkonzept noch in keiner Art und Weise zugrunde. Der Kanton Solothurn vermisst in der Vorlage insbesondere den adäquaten Umgang mit der Jurasüdfuss-Linie zwischen Olten und Biel. Die fehlende Berücksichtigung dieser und weiterer Strecken hat zur Folge, dass etliche - in der Vorlage aufgeführte - Massnahmen so gar nicht umsetzbar sind.

Der Botschaftsentwurf mit Stand Mai 2017 ohne ein solches funktionierendes Gesamtkonzept ist ein gewagtes Unterfangen und das Festhalten am Zeitplan zeigt nun deutlich etliche inhaltliche Mängel.

Die nachfolgenden Aussagen sind entsprechend dem Fragenkatalog der Vernehmlassung strukturiert. Die Gesamtwirkung des nächsten Ausbauschnittes lässt sich aufgrund des nicht aktuellen Standes der Vernehmlassungsvorlage allerdings nicht abschliessend beurteilen.

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

Wir sind mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.

2. *Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?*

Wir sind mit den Zielen (Leitsätzen) des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden. Der Kanton Solothurn bedauert, dass diese Ziele für die Vernehmlassungsvorlage nicht konsequent in ein kohärentes Gesamtkonzept eingearbeitet werden konnten und die Vorlage dadurch auf einem ungenügenden Planungsstand basiert.

3. *Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?*

a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)

b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Da die maximalen Ausgaben des Bahninfrastrukturfonds (BIF) durch die Einnahmen begrenzt werden, müssen die Auswirkungen eines Entscheides für die Variante a) oder b) relativiert werden: Ein früherer Zeithorizont 2030 anstatt 2035 und die entsprechend frühere Aufnahme des Planungsprozesses für den übernächsten Ausbauschritt kann Vorteile aufweisen, da die Abfolge in der Projektrealisierung zeitnah auf die jeweilige Dringlichkeit abgestimmt werden kann und die politische Einflussnahme besser gewährleistet bleibt.

Dennoch bevorzugen wir die Variante b (Ausbauschritt 2035), da sie eine bessere Wirkung im Hinblick auf die Engpass-Beseitigung, die Wirtschaftlichkeit sowie die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit beim Bahnbetrieb erreicht. Dabei soll die Variante b auf der Höhe von 12 Milliarden Franken basieren.

Generell ist festzustellen, dass das Projektvolumen zusammen mit den noch laufenden Projekten aus den Programmen „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ und „Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2025“ weiter ansteigen wird - dies betrifft insbesondere die Projekte der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Nach dem gegenwärtigen Stand wird allein schon die Realisierung der bereits beschlossenen Projekte über 2030 hinaus andauern.

Durch die zahlreichen parallel laufenden, respektive zur Umsetzung vorgesehenen Projekte aus verschiedenen Programmen besteht das Risiko, dass die Prioritätensetzung sehr stark durch die SBB beeinflusst werden kann. Der Bund muss in der Lage sein, sicherzustellen, dass die bereits beschlossenen Projekte ohne Verzögerung in Angriff genommen werden - für die nötige Projektaufsicht durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) müssen dazu gegebenenfalls Instrumente verstärkt oder neu geschaffen werden. Mit der Genehmigung des Ausbauschnittes 2030/35 muss die zeitliche Etappierung und Prioritätensetzung sehr sorgfältig erfolgen. Dies betrifft ebenfalls den Bau der neuen Haltepunkte, für die wir eine möglichst speditive Umsetzung erwarten. Auch muss sichergestellt bleiben, dass der gesetzlich festgelegte Vorrang für den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen ungeschmälert erhalten bleibt.

4. *Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 bzw. Ausbauschnitt 2035 einverstanden? Und zwar:*

- a. *Beim Personenverkehr*
- b. *Beim Güterverkehr*
- c. *Beim grenzüberschreitenden Verkehr*
- d. *Bei den betrieblichen Anlagen*
- e. *Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?*

- a) Wir begrüßen, dass zahlreiche Forderungen Aufnahme in die Botschaft gefunden haben. Dies betrifft im Kanton Solothurn insbesondere den Halbstundentakt im Fernverkehr Basel-Biel, den Viertelstundentakt Basel-Aesch auf der S-Bahn, den Viertelstundentakt Solothurn-Flumenthal Aare Seeland Mobil (asm) sowie - nur Ausbauschnitt 2035 - das Expresstram Leimental.

Beim Personenverkehr wurden die folgenden den Kanton Solothurn betreffenden Vorhaben, welche im von der Planungsregion Nordwestschweiz beim Bund eingegebenen Angebotskonzept zum Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) 2030/35 enthalten sind, nicht ausreichend berücksichtigt. Der Kanton Solothurn fordert daher die Berücksichtigung folgender Module:

- Taktverdichtung Biel-Olten mit halbstündlichem Halt der Fernverkehrszüge in Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen. Die ungenügende Berücksichtigung der Strecke Biel-Olten ist nicht verständlich. Der Kapazitätsengpass zwischen Solothurn und Olten im Personenverkehr im Horizont 2030 wird im erläuternden Bericht klar ausgewiesen. Nur mit dem entsprechend ausgebauten Angebot zwischen Biel und Olten lässt sich eine weitergehende Systematisierung zwischen Olten und Zürich erreichen. Ein halbstündliches schnelles Angebot in Oensingen stellt zudem eine wichtige Voraussetzung dar, um die Linien der asm, der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) und der Buslinien sinnvoll in das Gesamtkonzept einpassen zu können. Die ÖV-Drehscheibe Egerkingen kann im Zusammenspiel zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr ihre volle Wirkung entfalten und eine namhafte Nachfrage einer Region mit sehr dynamischem Wachstum auf die Bahn verlagern.
- Systematisierung Mittelland und Taktverdichtung Zofingen-Olten im Ausbauschnitt 2030 und 2035: Die Angebotsqualität darf nicht hinter das Angebot im Referenzfahrplan für den Ausbauschnitt 2025 zurückfallen.
- Bewertung und Umsetzung des Moduls "Halbstundentakt Solothurn - Subingen inkl. neue Haltestellen zwischen Solothurn und Subingen". Dieses Element kann voraussichtlich mit einem kleinen Infrastrukturaufwand (Wendegleis Subingen, zusätzliche Haltestellen) und bescheidenem Betriebsaufwand (mögliche Synergien mit Betrieb Solothurn-Moutier) umgesetzt werden. Es trägt zudem in entscheidenden Mass dazu bei, für die heute ausgewiesene Überlast-Situation auf der Strasse (Derendingen Kreuzplatz) eine äusserst attraktive Alternative bereitzustellen, die eine relevante Entlastungswirkung entfalten kann.
- Berücksichtigung der neuen Haltestellen Oensingen Dorf und Dornach Apfelsee sowie Oftringen Zentrum (im Kanton Aargau, aber mit entlastender Wirkung im Strassennetz des Kantons Solothurn). Der Halt Dornach Apfelsee ist eine wichtige Voraussetzung für die kantonsübergreifende Siedlungsentwicklung im Perimeter der "Birsstadt" und verhilft dem zum Viertelstundentakt verdichteten S-Bahn-Angebot Aesch-Basel zu der nötigen Auslastung.

- Viertelstundentakt der S-Bahn Olten-Aarau, zumindest für den Bahnhof Schönenwerd.
- Berücksichtigung der Angebotsvorstellungen der Planungsregion Nordwestschweiz beim Angebot Olten-Läufelfingen-Sissach (Durchbindung S9 in Sissach nach Basel).

Für die solothurnischen Bezirke Dorneck und Thierstein ist die Verkehrsanbindung nach Basel von zentraler Bedeutung. Der Ausbau des Bahnknotens Basel ist daher auch für den Kanton Solothurn von hohem Interesse, dies sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Wir unterstützen daher die Forderungen nach einer Realisierung des Herzstücks Basel. Der Kanton Solothurn erwartet, dass zumindest die Projektierungsarbeiten für den Knoten Basel (Herzstück) aufgenommen werden.

Die Arbeiten für den Ausbauschnitt 2030/35 zeigen auf, dass die Streckenkapazität zwischen Aarau und Zürich vollständig ausgelastet ist. Eine neue Direktverbindung Rapperswil-Zürich Altstetten ist unumgänglich und zeigt in der Bewertung des Bundes ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Wir fordern, dass in der Vorlage ans Parlament verbindlich aufgezeigt wird, wie die Realisierung von Grossprojekten bzw. der Direktverbindung Rapperswil-Zürich Altstetten über mehrere Ausbauschnitte finanziert werden kann. Die Projektierung dieser Direktverbindung wird mit dem Entscheid zur Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) über den Ausbauschnitt 2025 finanziert.

Der Kanton Solothurn bemängelt, dass der neue Juradurchstich in dieser Vorlage nirgendwo aufgeführt wird, obschon dieses Projekt in der Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschnitt 2025 als vorbereitende Planungsarbeit vorgesehen ist. Um die Kapazität der S-Bahn sowie des Fernverkehrs auf der Strecke zwischen Liestal und Olten sicherzustellen, wird dem neuen Juradurchstich durch seine Entflechtung von Regional-, Fern- und Güterverkehr eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

Für die Linie Burgdorf-Solothurn der S-Bahn Bern verlangt der Kanton Solothurn, dass die erforderlichen Streckenausbauten vorgenommen werden können, um das geplante Angebot mit geänderten Abfahrtszeiten und verbesserten Anschlüssen in Solothurn umzusetzen. Dazu ist nach aktuellem Planungsstand ein Doppelspurabschnitt im Bereich Biberist Enge nötig.

Die von der Planungsregion Nordwestschweiz eingegebenen Projekte hat der Kanton Solothurn zu einem grossen Teil im kantonalen Richtplan bereits berücksichtigt: Der Bahnhof Egerkingen ist im Richtplan in der Abstimmungskategorie Zwischenergebnis enthalten. Der Eisenbahnknoten Olten ist in der Abstimmungskategorie Festsetzung aufgenommen. Die neuen Haltestellen Oensingen Dorf und Dornach Apfelsee weisen die Kategorie Zwischenergebnis auf, ebenso die neuen Haltestellen Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Weissensteinfeld und Subingen. Als Vororientierung sind im Richtplan des Kantons Solothurn die folgenden Vorhaben enthalten: Wendegleis Schönenwerd, Ausbau der Strecke Solothurn-Wanzwil sowie ein neuer Juradurchstich.

- b) Beim Güterverkehr ist die Jurasüdfuss-Linie besonders von Bedeutung. Dabei steht die Logistikbranche im Vordergrund. Mit dem "Konzept für den Gütertransport auf der Schiene" wird eine gute Grundlage geschaffen. Die entsprechende Umsetzung muss mit dem Ausbauschnitt 2030/35 gut abgestimmt werden. Dabei sind auch neue Entwicklungen wie die im erläuternden Bericht erwähnten neuen Technologien zu berücksichtigen.

Der Kanton Solothurn ist bereit, die Aufnahme in den kantonalen Richtplan für das vorgeschlagene Überholungsgleis für 750 m-Züge West-Ost im Raum Grenchen Süd zu prüfen.

- c) Zum grenzüberschreitenden Verkehr haben wir keine Bemerkungen.
- d) Betriebliche Anlagen: Der dringend notwendige Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs Olten wird ausdrücklich begrüsst. Dabei sind wir allerdings der Auffassung, dass der eingestellte Betrag von 70 Millionen Franken nicht ausreicht. Der Anschluss der Publikumsanlagen des Bahnhofs zum angrenzenden Agglomerationsprojekt der 2. Generation "Neuer Bahnhofplatz Olten", im Umfang von 22 Millionen Franken, ist noch nicht berücksichtigt.

Auch die vorgesehene Perronlänge der Gleise 1 bis 4 im Bahnhof Olten reicht mit diesem ersten Ausbauschnitt nicht aus, womit die nötige Kapazität in Frage gestellt wird (ungenügende Zuglängen).

Der Kanton Solothurn beantragt, für den Bahnhof Olten im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 mehr Mittel bereitzustellen, damit die verkehrlichen Anforderungen an diesen bedeutenden Knotenpunkt mit bereits heute rund 80'000 täglichen Ein- und Aussteigern erfüllt werden können.

- 5. *Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?*

Der Kanton Solothurn erwartet vom Bund einen verbindlichen Vorschlag, der die Übernahme der Projektierungskosten des Herzstücks Basel durch den BIF im aktuellen Ausbauschnitt 2030 respektive 2035 sicherstellt.

- 6. *Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?*

Nach Art. 2 Buchstabe b des vorgesehenen Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2030/35 der Eisenbahninfrastruktur können Dritte bzw. die Kantone als zusätzliche Massnahme die Projektierung (Knoten Basel/Herzstück) respektive Realisierung (Knoten Luzern/Tiefbahnhof) finanzieren. Der Kanton Solothurn lehnt jegliche Mechanismen der Vorfinanzierung ab. Sie verunklären die an sich präzise geregelten Zuständigkeiten und Abläufe bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Dies gilt erst recht, wenn eine von anderen Partnern geforderte Rückzahlungsgarantie zur Anwendung gelangen sollte.

Ein wie auch immer erfolgreicher Entscheid zu diesen beiden Projekten darf die bisherige Regelung, dass im Bundesbeschluss enthaltene Massnahmen - z. B. Haltestellen - vorfinanziert werden können, nicht tangieren.

- 7. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Der Kanton Solothurn vermisst in den zur Verfügung gestellten Unterlagen die "grafische Darstellung der geplanten Nutzung des Eisenbahnnetzes in den Stunden mit der grössten Trassenzahl im Tages- und Wochenverlauf und der massgebenden Zusatzinformationen pro

Strecke". Diese Information muss gemäss Art. 18 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) Bestandteil des Berichtes zum jeweiligen Ausbauschnitt sein. Wir erwarten, dass die Kantone sich vor der Beschlussfassung des Bundesrates zu dieser wichtigen Unterlage äussern können.

Der Kanton Solothurn bemängelt, dass der relevante Bundesbeschluss mit den Massnahmen zu wenig konkret ist. Bei den aufgeführten Massnahmen wird unterschieden zwischen "Leistungssteigerung" und "Kapazitätsausbau". Diese Begriffe müssten wenn schon nicht im Beschluss, dann zumindest im erläuternden Bericht definiert werden. Auch lässt sich aus dem Beschluss keinerlei Anhaltspunkt über die finanzielle Bedeutung der einzelnen Massnahmen ableiten. Dies ermöglicht zwar eine erwünschte grosse Flexibilität bei der Umsetzung, kann aber auch zu Missverständnissen führen.

Die im Beschluss genannte Position "Einzelmassnahmen SBB (inkl. neue Haltestellen)" ist so anzupassen, dass alle neuen Haltestellen mit einem ausreichenden Bewertungsergebnis realisiert werden können. Der vorgesehene Betrag von 400 Millionen Franken ist dafür viel zu klein. Zudem ist der Betrag für neue Haltestellen von der Reserveposition für nachträgliche Anpassungen zu trennen, damit die neuen Bahnhaltstellen bei überbordenden Anpassungen nicht auf der Strecke bleiben.

8. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Wir sind der Auffassung, dass die im Prozess STEP vorgesehenen Angebotsschritte nicht geeignet sind, um neue Haltestellen festzulegen, zu bauen und zu betreiben: Neue Haltestellen müssen im Prozess zukünftig anders behandelt werden, damit ein flexibleres Vorgehen möglich bleibt. Eine nächstmögliche Eingabe für einen Ausbauschnitt 2040 ist gerade im Hinblick auf die dynamische Entwicklung in den Agglomerationen nicht ausreichend. Wir bitten den Bund, die Methodik und den Anpassungszyklus zumindest in diesem Punkt zu überprüfen.

II Anträge des Kantons Solothurn:

- Der Kreditrahmen ist auf 12 Milliarden Franken auszudehnen.
- Von Vorfinanzierungen ist abzusehen. Projektierungs- und Planungskosten für sämtliche aufgeführten Projekte sind durch den BIF zu übernehmen.
- Die Projektauficht durch das Bundesamt für Verkehr ist zu stärken.
- Die Botschaft ist an den aktuellen Planungsstand anzupassen. Für den Kanton Solothurn bedeutet dies insbesondere:
 - . Aufnahme der Systematisierung Mittelland mit Einbezug der Jurasüdfuss-Linie zwischen Biel und Olten (Taktverdichtung mit halbstündlichem Halt der Schnellzüge in Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen). Ausbau Egerkingen als Fernverkehrshalt.
 - . Aufnahme der neuen Haltestellen "Oensingen Dorf", "Dornach Apfelsee" und "Oftringen Zentrum". Der für die Position "Einzelmassnahmen SBB (inkl. neue Haltestellen)" vorgesehene Betrag ist zu erhöhen.
- Bewertung und Berücksichtigung des Moduls Regionalverkehr Solothurn-Subingen mit Aufnahme der damit verbundenen neuen Haltestellen.
- Erhöhung des Betrags für die Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof Olten. Berücksichtigung des Anschlusses der Publikumsanlagen an den neuen Bahnhofplatz Olten (Agglomerationsprogramm 2. Generation) in der Höhe von 22 Millionen Franken und des Projektes für die Anpassung der Gleisanlagen im Bahnhof Olten (Gleise 1-4) auf die erforderliche Länge.
- Aufnahme der Projektierungsarbeiten für den Knoten Basel (Herzstück).

- Integration der mit dem Ausbauschnitt 2025 beschlossenen Planungsarbeiten für einen neuen Juradurchstich in die Vorlage.
- Aufzeigen, wie die Realisierung von Grossprojekten bzw. der Direktverbindung Rapperswil-Zürich Altstetten über mehrere Ausbauschnitte finanziert werden kann.
- Berücksichtigung der Anträge der Planungsregion Nordwestschweiz, der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV sowie des Lötschberg- und des Gotthard Komitees.

Wir ersuchen Sie, unseren Anträgen stattzugeben und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Roland Heim
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber