

## **Regierungsrat**

Rathaus  
Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
so.ch

Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
z.Hd. Bundesamt für Verkehr (BAV)  
3003 Bern

27. September 2022

### **Vernehmlassung zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 22. Juni 2022 zur Vernehmlassung über den Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne dazu Stellung, zunächst mit einigen generellen Bemerkungen und anschliessend anhand des Fragenkatalogs zur Vorlage.

#### **Generelle Bemerkungen**

Der Regierungsrat unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen an den Bundesbeschlüssen zu den Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur sowie die Stossrichtungen der Perspektive Bahn 2050. Gleichzeitig ist er besorgt über die mehrjährigen Verzögerungen bei wichtigen Grossprojekten und die negativen Auswirkungen, die sich aus dem Verzicht der SBB auf Fahrzeuge mit Wankkompensation (Wako) ergeben. Diese unerfreulichen Entwicklungen stellen die gesamte Fahrplanstruktur der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte (ZEB, AS 2025 und 2035) in Frage insbesondere auf der Ost-West-Achse.

Der Bund hat nun aus Sicht des Kantons Solothurn die vollständige und zeitnahe Umsetzung der auf Basis der bisherigen Ausbauschritte festgelegten Angebotsziele sicherzustellen - gegebenenfalls mit zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen. Die hierfür notwendigen Planungsarbeiten und Projektstudien müssen rasch angegangen werden, damit die entsprechenden Vorhaben und ihre Kosten in die Botschaft 2026 aufgenommen werden können.

Das Parlament ist bereits mit der Botschaft 2023 zu informieren, dass für den Ausbauschritt 2026 vermutlich mit zusätzlichen Massnahmen und einem finanziellen Mehrbedarf zu rechnen ist.

## 1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Nein, denn die Erhöhung reicht für den STEP AS 2035 nicht aus, solange die dafür erforderlichen Ausbauten namentlich am Knoten Olten nicht berücksichtigt sind.

Noch Anfang Mai 2022 kommunizierte das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Lenkungsausschuss der Planungsregion Nordwestschweiz (NWCH), dass im AS 2035 keine neuen Massnahmen vorgesehen seien und auch keine zusätzlichen finanziellen Mittel beschlossen würden. Mit der Aufnahme des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels, den auch der Kanton Solothurn als Mitglied des Lötschberg-Komitees mitträgt, wird von diesem Grundsatz abgewichen. Dies hat die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) NWCH veranlasst, in einem Schreiben vom 30. Mai 2022 an die Direktion des BAV ebenfalls zusätzliche Massnahmen zu verlangen, die im Bundesbeschluss zum AS 2035 fehlen. Der Kanton Solothurn unterstützt diese Forderungen nach wie vor.

**Antrag 1:** Die notwendigen Ausbauten am Knoten Olten gemäss SBB-Gesamtstudie zum Zielbild Knoten Olten 2035, insbesondere die Perronverlängerungen der Gleise 1–3, sind vollständig über den STEP AS 2035 zu finanzieren. Dazu ist der Verpflichtungskredit für den AS 2035 um rund 270 Millionen Franken zu erhöhen.

- b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Der Kanton Solothurn ist erstaunt über die Diskrepanz zwischen dem Resultat der Evaluation zum Planungsprozess und dem aktuell vorliegenden Angebotskonzept 2035, das gemäss der Meinung von Fachleuten nicht fahrbar ist (siehe Antwort zu Frage 3a).

Der Regierungsrat stellt fest, dass sich viele Probleme in der Umsetzung der Angebotsziele auf die grossen Knoten konzentrieren. Neben dem erwähnten Knoten Olten gibt es insbesondere in Bern und Basel grosse Herausforderungen mit weitreichenden Auswirkungen im und um den Kanton Solothurn. Zudem sind namentlich die Publikumsanlagen am Bahnhof Solothurn bisher ungenügend im STEP AS 2035 berücksichtigt, um die beschlossenen Bahnangebote umsetzen zu können. Hier setzt sich der Kanton Solothurn aktiv für sinnvolle und zweckmässige Lösungen ein, die alle Bahnunternehmen (einschliesslich asm, BLS und RBS) deren Angebotsentwicklungen und die wichtigen Anschlüsse einbeziehen.

Die übergeordnete öV-Erschliessung am Jurasüdfuss entwickelt sich mit neuen Angeboten im STEP AS 2035, was der Kanton Solothurn begrüsst. Dabei sind die Fernverkehrshalte in Grenchen und Oensingen als Drehscheibe für die Bezirke Thal und Gäu (mit den grössten Wachstumsraten der Region) von grosser Bedeutung. Der Regierungsrat bedauert in diesem Zusammenhang, dass Grenchen Süd in der Planung des Bundes nur mit einem Stundentakt berücksichtigt wurde. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass ein entsprechender, beim BAV eingereicherter Änderungsantrag des Kantons Solothurn zum Angebotskonzept mit Hilfe des geplanten neuen Wendegleises für Grenchen Süd den Halbstundentakt bringen und einen grossen Nutzen stiften kann. Dies gilt nicht nur für das Bahnangebot der Agglomeration Grenchen, sondern generell am Jurasüdfuss. Die Bahnreisenden haben hier immer wieder unter Störungen mit Ausfällen und Umleitungen gelitten. Sie verdienen jetzt Perspektiven auf Verbesserungen!

- c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

Nein, denn bei der Berechnung wurde die Streichung der Entflechtung Pratteln hinterlegt. Der Kanton Solothurn unterstützt auch diesbezüglich nach wie vor die Forderung der KÖV NWCH.

**Antrag 2:** Auf die Streichung der Entflechtung Pratteln ist zu verzichten. Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den AS 2025 für die Eisenbahninfrastruktur ist folglich im Umfang von 506 Millionen Franken, die aus den Mehrkosten diverser Projekte resultieren, auf 7'236 Millionen Franken zu erhöhen.

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Ja, unter der Voraussetzung, dass auch mit dieser Kreditreduktion sich die beschlossenen Massnahmen realisieren und die Funktionalität der Bahnknoten gewährleisten lassen.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken und für ein redundantes System ist auch die linksrheinische Strecke via Frankreich für den Güterverkehr durch die Schweiz von Bedeutung. Damit kann er auch im Falle von Betriebseinschränkungen und Streckenunterbrüchen auf der rechtsrheinischen Strecke (z.B. Tunnel-Havarie Rastatt) sichergestellt werden. Deshalb begrüsst der Regierungsrat die beschriebenen Massnahmen für den 4-Meter-Korridor auf der Elsässerbahn zwischen Basel SBB und Basel St. Johann.

**Antrag 3:** Die Strecke Basel SBB-Basel St. Johann ist ins Programm nach Art. 2 Abs. 2 des 4-Meter-Korridor-Gesetzes vom 13. Dezember 2013 aufzunehmen.

## 2) Perspektive BAHN 2050

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Ja, mit der Präzisierung, dass das Bahnangebot Teil der Gesamtmobilität ist und die Bahnentwicklung mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt ist.

- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Ja, der Regierungsrat unterstützt die Zielsetzung ausdrücklich.

- c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?*

Ja, beim Personenverkehr ist der Regierungsrat mit der Stossrichtung klar einverstanden. Insbesondere die Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen im Agglomerations- und Regionalverkehr, inklusive Grenzregionen, wird ausdrücklich begrüsst. Weiteres Entwicklungspotenzial sieht der Kanton Solothurn aber auch im internationalen Personenverkehr. Er ist in der Regel auf Distanzen von bis zu 500 Kilometern (bzw. nachts auf noch weiteren Strecken) konkurrenzfähig. Attraktive internationale Zugverbindungen sind eine wichtige Alternative zum Flugverkehr, und grenzübergreifende S-Bahnsysteme können massgeblich dazu beitragen, den Verkehr stärker auf den öV zu verlagern.

Beim Güterverkehr hat der Regierungsrat einzelne Vorbehalte. Damit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gelingt, ist das heutige Produktionssystem zu überdenken. Dies gilt insbesondere für den Einzelwagenladungsverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen, der unseres Erachtens erhebliches Rationalisierungspotenzial aufweist. Dabei sind Innovationen, Digitalisierung und Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben.

- d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

-

- e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Die Stossrichtung mit Fokus auf Verkehrsverlagerung auf die Bahn muss aus Sicht des Kantons Solothurn auch Kapazitätsausbauten bei Überlasten einschliessen, um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu vermeiden. Wie der Bericht festhält, liegen die grössten Verlagerungspotenziale von der Strasse auf die Schiene im Personenverkehr innerhalb der Agglomerationskerne und der -gürtel sowie vom intermediären Siedlungsraum in die Agglomerationen. Um hier das Potenzial abzuschöpfen und die Ziele hinsichtlich Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu erreichen, scheinen bedeutende Investitionen in mehr Kapazität und neue Infrastrukturen wie die trinationale S-Bahn Basel einschliesslich des «Herzstücks» unabdingbar.

### **3) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte**

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Das 2020 publizierte Angebotskonzept zum AS 2035 ist offenbar nicht zuverlässig fahrbar. Vor diesem Hintergrund ist das Vorgehen verständlich. Der Regierungsrat unterstützt dies, erwartet aber, dass die Gründe für das Scheitern des letzten Planungsprozesses aufgearbeitet werden, damit in den folgenden Ausbauschritten zuverlässige Angebote erarbeitet werden können. Die Anträge zum AS 2035 sind spätestens mit der Überarbeitung zu berücksichtigen.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie, dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Diese Massnahmen (Direktverbindung Aarau–Zürich, Durchgangsbahnhof Luzern, Knoten Basel, Beschleunigung Lausanne–Bern, Beschleunigung Winterthur–St. Gallen) sind alle sehr umfangreiche und komplexe Bauten, die einen sehr langen Vorlauf bedingen. Wichtig scheint dem Kanton Solothurn, dass die damit zusammenhängenden Projektarbeiten langfristig finanziert werden, damit es nicht zu kritischen Unterbrüchen kommt. Konkret ist zu vermei-

den, dass ein unabdingbares «Puzzleteil» fehlt, weil dessen Projektierung wegen der Abgrenzung zwischen Substanzerhalt (Leistungsvereinbarung) und Ausbau (Umsetzungsvereinbarung) stockt, wie der Kanton Solothurn dies im Zusammenhang mit dem Knoten Olten jüngst erlebt hat.

**Antrag 4:** Die Finanzierung von Projektierungen im Zusammenhang mit beschlossenen STEP-Massnahmen ist flexibler zu regeln.

- c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschnitts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Da mit der Botschaft 2026 ein ungeplanter Zwischenschritt notwendig wurde, ist es leider unvermeidlich, dass erst mit der Botschaft 2030 über einen nächsten umfassenden Angebotschritt entschieden werden kann.

#### **4) Weitere Bemerkungen**

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Wir ersuchen Sie, unseren Anliegen und Anträgen Rechnung zu tragen und danken Ihnen dafür bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Dr. Remo Ankli  
Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatschreiber