

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Solothurn, 15. Januar 2018

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35; Stellungnahme der Solothurner Handelskammer

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2017 laden Sie interessierte Kreise dazu ein, sich zum nächsten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Die Solothurner Handelskammer vertritt die Interessen von rund 500 Unternehmen im Kanton Solothurn und setzt sich für eine freie Marktwirtschaft mit attraktiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein.

Allgemeine Bemerkungen

Der Kanton Solothurn liegt mit dem Autobahnkreuz in Egerkingen und dem Eisenbahn-Verkehrsknotenpunkt in Olten im Zentrum der Schweizer Ballungszentren. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen stellen nicht nur für den Kanton Solothurn, sondern für die gesamte Schweizer Volkswirtschaft einen zentralen Standortfaktor dar.

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

In diesem Sinne befürwortet die Solothurner Handelskammer den nächsten Bahnausbauschnitt zwecks Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und spricht sich für die Ausbauvariante 2035 aus.

Fragebogen

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

Ja, die Solothurner Handelskammer unterstützt die durch FABI gegebenen Rahmenbedingungen und das Strategische Entwicklungsprogramm der Eisenbahninfrastruktur STEP. Der Bahnausbau ist grundsätzlich ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Qualitätssicherung der Schweizer Basisinfrastrukturen. Diese ist wiederum entscheidend für eine anhaltend hohe Attraktivität des Wirtschaftsstandorts. 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.

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

Die Solothurner Handelskammer priorisiert die Variante 2035.

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

a. Beim Personenverkehr

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, den Viertelstundentakt Solothurn-Flumenthal (asm) sowie das Expresstram Leimental (nur Ausbauschnitt 2035).

Beim Personenverkehr wurden die folgenden, den Kanton Solothurn betreffenden Vorhaben, welche im von der Planungsregion Nordwestschweiz beim Bund eingegebenen Angebotskonzept zum STEP 2030/35 enthalten sind, nicht ausreichend berücksichtigt – die Solothurner Handelskammer fordert 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 Anschlusslinien von asm und OeBB 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 (Deringingen 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 Nordschweiz 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. Die Solothurner Handelskammer erwartet, dass zumindest die Projektierungsarbeiten für den Knoten Basel (Herzstück) aufgenommen werden.

Die Arbeiten für den Ausbauschritt 2030/2035 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 Ausbauschritte finanziert werden kann. Die Projektierung dieser Direktverbindung wird mit dem Entscheid zu FABI über den Ausbauschritt 2025 finanziert.

Die Solothurner Handelskammer bemängelt, dass der neue Juradurchstich in dieser Vorlage nirgendwo aufgeführt wird, obschon dieses Projekt in der Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschritt 2025 als vorbereitende Planungsarbeit vorgesehen ist. Um die Kapazität der S-Bahn auf den Strecken zwischen Liestal und Olten sicherzustellen, wird dem neuen Juradurchstich durch seine Entflechtung von Regional-, Fern- und Güterverkehr eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

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

Beim Güterverkehr von besonderer Bedeutung ist die Jurasüdfuss-Linie. Dabei steht die Logistikbranche im Vordergrund. Mit dem "Konzept für den Güterverkehr auf der Schiene" wird eine gute Grundlage geschaffen.

Während der bereits beschlossene Ausbauschritt 2025 die Trassensituation für den Güterverkehr kontinuierlich verschlechtern wird, ermöglicht der nächste Ausbauschritt in der grösseren Variante 2035 eine moderate Verbesserung im Vergleich zu heute. Dennoch braucht es zusätzliche Verbesserungen. Eine generell höhere Trassenqualität und ein besseres Preis-Leistungsverhältnis sind für den Binnengüterverkehr entscheidend. Die aktuelle Marktentwicklung in der Logistik führt dazu, dass für den Gütertransport Expresstrassen und Trassen zu Hauptverkehrszeiten an Bedeutung gewinnen. Der Ausbauschritt muss diesem Umstand noch besser Rechnung tragen. Preislich attraktive Expresstrassen und Trassen zu Hauptverkehrszeiten sollen in Zukunft der Standard sein.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Keine Bemerkungen.

d. Bei den betrieblichen 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 Mio. Franken in zweifacher Hinsicht nicht ausreicht:

- Der Anschluss der Publikumsanlagen des Bahnhofs zum angrenzenden Projekt "Neuer Bahnhofplatz Olten" ist nicht in genügendem Mass gewährleistet.
- Die vorgesehene Perronlänge der Geleise 1 bis 4 reicht mit diesem ersten Ausbauschnitt nicht aus, womit die im Bahnhof Olten nötige Kapazität in Frage gestellt wird (ungenügende Zuglängen).

Die Solothurner Handelskammer beantragt, für dieses Projekt im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 mehr Mittel bereitzustellen, damit die verkehrlichen Anforderungen an den Bahnhof Olten 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?

Die Solothurner Handelskammer erwartet vom Bund einen verbindlichen Vorschlag, der die Übernahme der Projektierungskosten des Herzstücks Basel durch den Bahninfrastrukturfonds 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?

Nein. Das STEP basiert auf einer rollenden Planung mit integrierten Ausbauschnitten. Eine nachträgliche Erstattung von Investitionskosten widerspricht dieser Logik sowohl in verkehrs- als auch finanzpolitischer Hinsicht. Verkehrspolitisch führt der Vorgriff auf die Ressourcen zukünftiger Ausbauschnitte allenfalls zu ineffizienten Allokationen, da die vorfinanzierten Projekte keinem vergleichenden Bewertungs- und Planungsprozess unterzogen werden. Aus finanzpolitischer Perspektive schränkt die Erstattung den zukünftigen Spielraum des BIF ein und erhöht den Druck auf der Einnahmenseite des Fonds. Die Solothurner Handelskammer lehnt die Erstattung deshalb eindeutig ab.

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

Nein.

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

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Solothurner Handelskammer



Daniel Probst
Direktor