

Regierungsratsbeschluss

vom 24. Februar 2015

Nr. 2015/263
KR.Nr. I 189/2014 (BJD)

Interpellation Fraktion SP: Stopp der weiteren verkehrspolitischen Herabstufung des Kantons Solothurn (10.12.2014) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Nachdem im Sommer 2014 die Region Solothurn durch eine mögliche Stilllegung der Zugverbindung Solothurn-Moutier aufgeschreckt wurde, folgte im Herbst 2014 bereits die nächste Hiobsbotschaft: Das Bundesamt für Verkehr liess der Planungsregion Nordwestschweiz Unterlagen zum Referenzkonzept 2025 zustellen. Das darin enthaltene Konzept zeigt den aktuellen Planungsstand des Angebots mit Realisierung der ZEB-Projekte und der Massnahmen des Ausbaus schritt 2025. In diesem Konzept wird der Fernverkehrshalt in Grenchen Süd ersatzlos gestrichen. In der Diskussion der Angebotsvorstellungen der Region Nordwestschweiz im STEP-Ausbaus schritt 2030 mit SBB und BAV am 7.7.14 im Amt für Verkehr und Tiefbau wurden die Anliegen, Grenchen Süd und Oensingen künftig halbstündlich mit Fernverkehrszügen zu bedienen, positiv aufgenommen. Trotzdem soll jetzt der stündliche Halt der IR-Züge Biel-Olten-Zürich in Grenchen Süd wegfallen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie beurteilt die Solothurner Regierung diesen möglichen Leistungsabbau?
2. Spricht sich die Solothurner Regierung gegen diese Massnahme aus? Wenn ja, was unternimmt die Regierung dagegen? Was wurde bereits unternommen?
3. Wie beurteilt die Solothurner Regierung die mittel- und langfristigen Folgen dieser Abbaumassnahme für die betroffene Region?
4. Was unternimmt die Solothurner Regierung gegen weitere mögliche im Raum stehende Abbaupläne (Oensingen, Grenchen Nord)?
5. Welche Ziele verfolgt der Regierungsrat für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn?
6. Wie sollen sich die Zugverbindungen im Kanton Solothurn in den nächsten 20 Jahren entwickeln?
7. Für welche Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn setzt sich der Regierungsrat im Rahmen der ZEB-Projekte und des STEP-Ausbaus schritts 2030 ein?

2. Begründung

Der Raum Grenchen-Bettlach gehört zu den Top-Entwicklungsstandorten mit Entwicklungspotential der Hauptstadtdregion Schweiz. Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet als Entwicklungsgebiet Arbeiten und als Vorhaben von kantonalen Bedeutung im Bereich Arbeiten festgelegt. Der Bahnhof Grenchen Süd ist für den Pendler- und Geschäftsverkehr von überregionaler Bedeutung (Uhrenindustrie und Medizinaltechnik, Bundesamt für Wohnungswesen, Velodrome Suisse, Anbindung Flughafen Grenchen, Anbindung SBB-Linie Delémont-Basel). Mit der Bahn 2000 wurde versprochen, mehr und bessere Angebote im Fernverkehr zu erhalten. Grenchen hat mit der Streichung des Regioexpresses Solothurn-Selzach-Grenchen-Süd ab Dezember 2013 nur noch eine stündliche Direktverbindung aus den Regionen Zürich/Olten. Das Angebot im Pendler-Fernverkehr ist bereits jetzt schlechter als vor 15 Jahren.

Für Pendler im Kanton Solothurn ist ein Abbau des Grundangebotes einschneidend und wird möglicherweise dazu beitragen, dass diese wieder vermehrt den Privatverkehr nutzen.

Die Stärkung der Standortattraktivität und der Entwicklung des Kantons Solothurn bedingen ein leistungsfähiges, kundenfreundliches ÖV-Angebot.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Wirtschaftsstandort Grenchen hat für uns eine grosse Bedeutung. Wir setzen uns daher immer wieder auch für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Grenchen ein. In der Vergangenheit konnte so alternierend zwischen ICN und RegioExpress der Halbstundentakt Biel - Grenchen Nord - Delémont (ab Dezember 2015 exakt halbstündlich) und werktags ebenfalls im Regionalverkehr der Halbstundentakt Biel - Grenchen Süd - Solothurn umgesetzt werden. Auch das Busangebot in der Agglomeration Grenchen ist in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut worden.

Die Verbindungen des Wirtschaftsraums Grenchen mit Bern und Delémont sowie die innere Erschliessung der Agglomeration Grenchen wurden in den vergangenen Jahren wesentlich verbessert. Ab Dezember 2015 wird der Halbstundentakt zwischen Grenchen und Neuchâtel/Yverdon eingeführt, um die Zentren der Uhrenindustrie und Mikrotechnologie besser zu verbinden.

Die Verbindungen mit dem Fernverkehr in Richtung Olten - Zürich und Luzern haben sich allerdings in der Tat mit der Reduktion auf einen Stundentakt zu den Pendlerzeiten am Nachmittag verschlechtert. Langfristig streben wir aber auch auf dieser Achse eine Verbesserung des Angebots an.

Im Sommer 2014 hat der Bund das „Referenzkonzept 2025“ vorgelegt. Darin sind die mit der „Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) und mit dem ersten Schritt des „Strategischen Entwicklungsprogramms“ (STEP) im Horizont bis 2025 realisierten Infrastrukturprojekte unterstellt. Dieses Konzept stellt den aktuellen Stand der rollenden Planung dar und wird unter Berücksichtigung eines Änderungsprozesses unter Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) angepasst, wenn neue Erkenntnisse vorliegen. Bei der Erarbeitung dieses Konzepts hat sich herausgestellt, dass mit den mit ZEB und STEP Ausbauschnitt 2025 realisierten Infrastrukturen nicht mehr ausreichend Zeit für den Halt in Grenchen Süd zur Verfügung steht, sofern die per Fahrplan 2016 eingeführten halbstündlichen Verbindungen Zürich - Jurasüdfuss - Westschweiz erhalten bleiben und die stündliche umsteigefreie Verbindung Westschweiz - Basel wieder eingeführt werden soll. Der Wegfall des Haltes in Grenchen Süd im Referenzkonzept ist in-

folge fehlender fahrplantechnischer Machbarkeit in dieses Konzept eingeflossen. Die Vertreter von SBB Fernverkehr haben uns jedoch versichert, dass aus wirtschaftlichen Gründen ein Halt in Grenchen Süd anzustreben wäre.

Dass im publizierten Konzept nur eine Lösung ohne Halt Grenchen Süd enthalten ist und nicht auch Varianten mit allenfalls anderweitigen Konsequenzen, kam für uns sehr überraschend. Während des gesamten vorgängigen Planungsprozesses war dies nur eine von mehreren möglichen Lösungen. Auch wenn das Referenzkonzept nur den momentanen Planungsstand darstellt und wir alles daran setzen werden, dass der Halt in Grenchen Süd erhalten bleibt, erfüllt es uns doch mit Sorge, dass der Bund ein solches Angebotskonzept für den Horizont 2025 veröffentlicht, in dem einseitig entschieden wird, dass die Region Grenchen die Nachteile des Halbstundentaktes Biel - Westschweiz tragen soll.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung diesen möglichen Leistungsabbau?

Für die Solothurner Regierung ist ein Verzicht auf den Fernverkehrshalt in Grenchen Süd nicht akzeptabel. Wir setzen uns somit langfristig für einen Ausbau des Fernverkehrs auf der Jurasüdfusslinie mit den Halten Grenchen Süd und Oensingen neben Solothurn und Olten ein.

3.2.2 Zu Frage 2:

Spricht sich die Solothurner Regierung gegen diese Massnahme aus? Wenn ja, was unternimmt die Regierung dagegen? Was wurde bereits unternommen?

Wir sprechen uns dezidiert gegen einen solchen Leistungsabbau aus. Sowohl das Amt für Verkehr und Tiefbau als auch die Planungsregion Nordwestschweiz haben gegenüber dem Bund klargestellt, dass der Verzicht auf den Fernverkehrshalt Grenchen Süd nicht in Frage kommen kann.

Die Fachstellen der Nordwestschweizer Kantone sind mit der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) im Gespräch, um Lösungen für die offenen Fragen zu finden. Bisher hat dies jedoch zu keinem positiven Ergebnis geführt. Die Arbeiten werden 2015 weitergeführt, um zeitnah mögliche Lösungswege zu finden.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung die mittel- und langfristigen Folgen dieser Abbaumassnahme für die betroffene Region?

Nach dem aktuellen Kenntnisstand ist ein Fernverkehrshalt in Grenchen Süd lediglich im Angebotsschritt des Referenzfalls 2025 nicht möglich. Mit der Realisierung weiterer Infrastrukturen im Rahmen des Angebotsschritts 2030 setzen wir voraus, dass der Fernverkehrshalt in Grenchen Süd - sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür vorhanden sind - wieder eingeführt und nach Möglichkeit sogar ausgebaut wird.

Sollte der Fernverkehrshalt in Grenchen Süd wegfallen, würde sich die Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandorts Grenchen verschlechtern. Zwar blieben vom Bahnhof Nord gute Verbindungen in Richtung Bern, Biel und Westschweiz bestehen, aber ab Bahnhof Süd wären Olten, Aarau sowie die Regionen Zürich und Luzern von Grenchen aus nur noch mit Regionalzügen bis Solothurn bzw. Olten und damit mit einem grösseren Zeitaufwand und - bei Verbindungen über Olten hinaus - mit zusätzlichem Umsteigen zu erreichen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Was unternimmt die Solothurner Regierung gegen weitere mögliche im Raum stehende Abbaupläne (Oensingen, Grenchen Nord)?

Uns sind keine weiteren Abbaupläne für Oensingen und Grenchen Nord bekannt.

Wir streben im Gegenteil im Angebotsschritt STEP 2030 eine deutliche Aufwertung des Fernverkehrs auf den Linien Biel - Zürich und Biel - Basel an, wovon Grenchen und Oensingen profitieren würden. Der Bundesrat wird voraussichtlich 2018 dem Parlament die Botschaft zum STEP-Ausbauschnitt 2030 vorlegen.

Es wird sich allerdings nicht vermeiden lassen, dass die Realisierung der bereits beschlossenen Bauwerke in den kommenden Jahren temporär zu gewissen Einschränkungen führt, da mehrere grosse Bauwerke zugleich im bestehenden Netz realisiert werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

Welche Ziele verfolgt der Regierungsrat für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn?

Das Bahnangebot wird mit der Umsetzung von FABI nicht mehr von einzelnen Kantonen, sondern von den Planungsregionen geplant. Dabei haben sich die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn zur Planungsregion Nordwestschweiz zusammengeschlossen. In der Nordwestschweiz hat diese Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr bereits eine lange Tradition, die nun in eine feste Organisation überführt worden ist.

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat ihre Angebotsvorstellungen für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene im Rahmen des STEP-Ausbauschnitts 2030 beim Bund eingereicht. Darin sind die wichtigsten Entwicklungsziele enthalten. Erste Priorität haben die vier Schlüsselmassnahmen, die auch alle für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn von grosser Bedeutung sind:

- Durchmesserlinien für eine trinationale Regio-S-Bahn Basel mit Viertelstundentakt im inneren Agglomerationsgürtel sowie neuen Direktverbindungen quer durch die Agglomeration und in die Kernstadt Basel. Davon profitiert der Kanton Solothurn in Dornach sowie über die in Laufen, Zwingen, Grellingen, Dornach-Arlesheim, Liestal und Gelterkinden angeschlossenen Buslinien.
- Kapazitätserweiterung (Olten -) Aarau - Zürich mit Ausbau der S-Bahn Aargau und Taktverdichtungen im Fernverkehr, z. B. Viertelstundentakt Olten - Zürich.
- Halbstundentakt Biel - Delémont - Basel mit Einbindung in die Knoten Biel, Delémont und Basel, stündlich direkt nach Lausanne - Genf. Davon profitiert Grenchen direkt.
- Kapazitätserweiterung Biel - Olten (- Zürich) mit halbstündlichen S-Bahnen, halbstündlichem IR (Halte Grenchen Süd - Solothurn - Oensingen - Egerkingen), halbstündlichem IC (Halt Solothurn) und vollständiger Einbindung in den Fernverkehrsknoten Biel.

Darüber sind noch weitere Massnahmen in den Angebotsvorstellungen der Nordwestschweiz festgehalten, welche das Angebot im öffentlichen Verkehr des Kantons Solothurn verbessern sollen, zum Beispiel:

- S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee
- Reaktivierung des Regionalen Personenverkehrs auf der Strecke Solothurn - Derendingen - Subingen.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wie sollen sich die Zugverbindungen im Kanton Solothurn in den nächsten 20 Jahren entwickeln?

Siehe Antwort auf die Frage 5.

3.2.7 Zu Frage 7:

Für welche Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn setzt sich der Regierungsrat im Rahmen der ZEB-Projekte und des STEP-Ausbaus 2030 ein?

Die ZEB-Massnahmen sind bereits in der Realisierung. Die für den Kanton Solothurn wichtigsten Massnahmen sind dabei:

- Vierspurausbau Olten - Aarau mit dem Eppenbergtunnel und
- Zugfolgezeitverkürzung Biel - Lengnau (bessere Einbindung des Regionalverkehrs von Solothurn in den Knoten Biel).

Zum STEP Ausbauschritt 2030 siehe die Antwort auf die Frage 5 und die Broschüre der Planungsregion Nordwestschweiz "Angebotsziele für den STEP Ausbauschritt 2030" unter http://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-avt/pdf/Medienmitteilungen/2014/2014-11-27_sma_Broschuere_STEP_2030_D.pdf.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (due/rom) (2)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat