

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr
Sektion Planung
3003 Bern

15. Dezember 2020

Vernehmlassung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene Stellungnahme des Kantons Solothurn

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2020 haben Sie den Kanton Solothurn eingeladen, anlässlich der Anhörung und Mitwirkung nach Art. 19 RPV zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zu den Unterlagen zu äussern.

Verfahren

Die kantonalen Fachstellen für Raumplanung und Verkehr erhielten im Vorfeld im Rahmen von zwei Anlässen und einer schriftlichen Umfrage bereits Kenntnis von den Anpassungen und konnten ihre Anliegen einbringen. Die eingebrachten Anliegen wurden im vorliegenden Entwurf grösstenteils berücksichtigt. Wir begrüssen diesen frühzeitigen Einbezug des Kantons im Sinne der behördenübergreifenden Zusammenarbeit nach Art. 18 RPV.

Dem Auftrag, die interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen anzuhören und dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung mitwirken kann (Art. 19 Abs. 2 RPV), ist der Kanton nachgekommen, indem das Bau- und Justizdepartement im Amtsblatt vom 2. Oktober 2020 die öffentliche Auflage der Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS publizierte. Die betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsorganisationen wurden direkt vom Kanton Solothurn angeschrieben und zur Stellungnahme eingeladen. Die beim Kanton eingegangenen Rückmeldungen sind in der vorliegenden Stellungnahme berücksichtigt.

Allgemeines

Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Schieneninfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind der zentrale Gegenstand des SIS. Die Anpassungen und Ergänzungen 2021 betreffen einerseits die Aufnahme bzw. Anpassung der Koordinationsstände von Vorhaben in den Objektblättern, andererseits sollen die neuen Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm eingebunden werden. Diese Einbindung ist aus unserer Sicht grundsätzlich gelungen. Um die Abstimmung sicherzustellen, kann der SIS erst beschlossen werden, wenn der Programmteil beschlossen ist.

Für den Kanton Solothurn ist beim Schienenverkehr, aber auch hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung insgesamt, insbesondere die Jurasüdfusslinie, welche die drei grössten Städte des Kantons (Grenchen, Solothurn, Olten) verbindet, von herausragender Bedeutung. Die Berücksichtigung und Aufwertung dieser Linie in zukünftigen Planungen ist daher ein zentrales Anliegen. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der Bahnhöfe Oensingen, Egerkingen und Grenchen Süd zu attraktiven multimodalen Verkehrsdrehscheiben mit einem Halbstundentakt im Fernverkehr.

Spezifische Anmerkungen

Grundsätzlich begrüssen wir, dass das Primat der Siedlungsentwicklung nach innen im Konzeptteil des SIS einen hohen Stellenwert hat. Wir bitten darum, konsequent diesen Begriff zu verwenden und auf die Begrifflichkeiten «Verdichtung» bzw. «Verdichtung nach innen» zu verzichten.

Zu den Kapiteln haben wir folgende Anmerkungen:

Kapitel 3.2 Ziele

Im letztgenannten Ziel (S. 15) ist aufgeführt, dass der Ausbau abgestimmt auf die verfügbaren finanziellen Mittel erfolgt und nicht systematisch nachfrageorientiert ist. Die Bedeutung von «nicht systematisch» ist unklar, insbesondere in Bezug zur gewünschten Verkehrsverlagerung.

Antrag: Die Formulierung «nicht systematisch» ist zu überprüfen und gegebenenfalls zu erläutern bzw. zu ersetzen.

Kapitel 3.3 Grundsätze für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur

Langfristperspektive für die Bahn (S. 18): Wir unterstützen die Grundsätze zur Langfristperspektive für die Bahn. Das langfristig angestrebte Angebot im Schienenverkehr ist in der vorliegenden Form nicht mehr aktuell. Deshalb begrüssen wir die Absicht, die Langfristperspektive zu überarbeiten und noch besser auf die grundsätzliche Ausrichtung des Programmteils des Sachplans Verkehr (hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat des Verkehrssystems) abzustimmen.

Eisenbahnstrecken und Tunnelbauwerke (S. 20): Auch wenn Eisenbahnlinien und Tunnelbauwerke in der Regel standortgebunden sind, sind bei der Planung der Infrastruktur Raumplanungs- und Umweltinteressen frühzeitig zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für Neubaustrecken.

Abstellanlagen, Güterverkehrsanlagen sowie Unterhalts- und Serviceanlagen des Rollmaterials (S. 21): Die im behördenverbindlichen Teil aufgenommene Interessenabwägung hat nach Art. 3 und nicht nach Art. 5 RPV zu erfolgen.

Antrag: Die Berücksichtigung der Raumplanungs- und Umweltinteressen bei den Eisenbahnstrecken und Tunnelbauwerken ist im behördenverbindlichen Teil zu ergänzen.

Kapitel 3.4 Grundsätze zur Abstimmung mit der Raumentwicklung

Abb. 4: «Iterative Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung» (S. 25) ist mit Abb. 1 aus dem Programmteil des Sachplans Verkehr abzugleichen. Im SIS sollte die spezifische Einbindung des Teils Schiene gezeigt werden.

Der zweite Aufzählungspunkt auf S. 26 legt die Anforderungen an die kantonalen Richtpläne dar. Diese werden bereits mit der Umsetzung des revidierten Raumplanungsgesetzes vollzogen und in Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen weiterentwickelt. Dieser Punkt kann weggelassen werden, zumal auch kein Bezug zur Schieneninfrastruktur gemacht wird.

Im behördenverbindlichen Teil auf S. 26 ist festgehalten, dass der Bund gegebenenfalls für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Bedingungen zur Optimierung der Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung stellt. Dies ist in den bestehenden Planungsgrundlagen genauer zu erläutern.

Anträge: Das Kapitel ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass dem Gegenstromprinzip ein wichtiger Stellenwert zukommt. Dabei ist auch auf die gute Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen, wie sie bisher gepflegt wurde, abzustellen. Die Anforderungen bezüglich der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung sind in den relevanten bestehenden Planungsdokumenten (wie z.B. Leitfaden für die Richtplanung) zu konkretisieren.

Kapitel 4.1 Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes

In Abb. 5: «Sachplanrelevanz und Realisierungsstand der Massnahmen» (S. 51-59) sind sowohl sachplanrelevante wie auch nicht sachplanrelevante Vorhaben dargestellt. Die Auflistung erscheint uns nicht nachvollziehbar. So fehlen verschiedene Vorhaben im Kanton Solothurn wie zum Beispiel die geplante Haltestelle Oensingen Dorf und der partielle Doppelspurausbau auf der BLS-Strecke Solothurn - Biberist Ost.

Antrag: Es sind entweder sämtliche Vorhaben aus dem Ausbauschnitt STEP 2035 bzw. der 1. Dringlichkeitsstufe darzustellen oder nur jene mit Sachplanrelevanz. Aus Gründen der Übersichtlichkeit bevorzugen wir die zweite Variante.

Kapitel 4.2 Personenverkehr

Die Angebotsverbesserungen, welche mit dem AS 2035 geplant sind, sind unter dem Abschnitt «Vorgehen» aufgeführt. Für den Kanton Solothurn besonders zentral sind die Viertelstundentakte Basel - Aesch (S-Bahn) und Solothurn - Flumenthal sowie die Halbstundentakte Solothurn - Oensingen - Zürich (RE) und Biel - Solothurn - Zürich. Bei Letzterem ist der Halt in Grenchen Süd essentiell.

Kapitel 4.9 Bahnstromversorgung

In Abb. 6: «Projekte für die Übertragungsleitungen der Bahnstromversorgung im strategischen Netz 2030» (S. 92-94) ist die Sachplanrelevanz ersichtlich. Bei der UL 149 Kerzers - Deitingen - Rapperswil ist für die Abschnitte Kallnach - Wiedlisbach und Niederbuchsiten - Obergösgen angegeben, dass die Sachplanrelevanz zu prüfen sei. Für diese beiden Vorhaben läuft das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz.

Antrag: Der Inhalt der Spalte Sachplanrelevanz ist zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Wie bei Abb. 5 schlagen wir vor, nur die sachplanrelevanten Inhalte aufzunehmen.

Anhang: Vereinbarkeit des Teils Infrastruktur Schiene mit dem Teil Programm

In der Tabelle werden die Entwicklungsstrategien und Handlungsansätze des Programmteils in Bezug zum SIS gebracht. Diese sind nochmals mit dem Programmteil des Sachplan Verkehrs abzustimmen und die Verweise auf die Kapitel sind zu überprüfen.

Objektblatt 2.3 Laufental

Die neue Haltestelle Dornach Apfelsee wurde vom Bund als nicht sachplanrelevant eingestuft. Mit dem geplanten Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch (S-Bahn) ist das Kriterium der erheblichen Beeinflussung der Agglomerationsentwicklung erfüllt und damit die Sachplanrelevanz gegeben.

Antrag: Die Haltestelle Dornach Apfelsee ist im Objektblatt aufzunehmen und als neuen Beschluss einzufügen.

Objektblatt 4.3 Solothurn - Wanzwil

Die heutige Strecke Solothurn - Wanzwil ist für eine maximale Belastung von 36 Zügen pro Tag ausgelegt. Bei einer Erhöhung des Angebots werden aufgrund der Niveauübergänge die Behinderungen auf den Strassen spürbar zunehmen. Dies führt bei den Gemeinden zur Befürchtung, dass bei einer Beibehaltung der Niveauübergänge die Siedlungs- bzw. Wohnqualität in der unmittelbaren Umgebung beeinträchtigt und Ausweichverkehr generiert wird. Der Beschrieb weist zudem einzelne Fehler auf, insbesondere die Bezeichnung der Haltestellen.

Anträge:

Den von den Gemeinden geäußerten Befürchtungen ist bei der Weiterentwicklung des Vorhabens Rechnung zu tragen.

Der letzte Abschnitt unter «Hinweise zu den Festlegungen» ist wie folgt anzupassen: Bei den neuen Haltestellen handelt sich um Zuchwil, Derendingen Ost und Subingen Wissensteinfeld.

Objektblatt 7.2 Région du lac de Biènn

Im Objektblatt ist festgehalten, dass langfristig ein drittes Gleis Biel - Solothurn nötig sei, um das erwartete Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Diese langfristige Zielsetzung ist neu für uns. Als Projekt ist ein drittes Gleis ab Biel bis Bözingenfeld aufgeführt. In der Beschlussfassung ist das Vorhaben in der Abstimmungskategorie Vororientierung aufgenommen. Ein drittes Gleis nur bis Bözingenfeld ist für uns nicht nachvollziehbar und entspricht nicht den uns bekannten Planungen, die von einem dritten Gleis Biel - Lengnau ausgehen.

Antrag: Das Objektblatt ist zu überprüfen. Als Vorhaben ist abgestimmt auf die bestehenden Planungen ein drittes Gleis Biel - Lengnau aufzunehmen.

Objektblatt 8.1 Olten – Aarau

Im Perimeter des Objektblatts ist das Projekt «Abstellanlage Dulliken» in Planung. Dafür ist eine langfristige Raumsicherung nötig. Das Vorhaben hat erhebliche räumliche Auswirkungen, es ist aber noch in keinem Finanzierungsprogramm aufgeführt.

Das Projekt «Wendegleise Schönenwerd» ist im Objektblatt nicht aufgenommen, weil der Bund dieses Vorhaben als nicht sachplanrelevant beurteilte. Die weitere Planung zeigt jedoch, dass es zu erheblichen räumlichen Auswirkungen führt.

Unter Vorhaben ist bei der Entflechtung Olten Nord und Ost vom Wisenbergtunnel die Rede. Im Objektblatt 2.2 «Basel - Olten» ist das Vorhaben als «3. Juradurchstich» bezeichnet. Die Bezeichnungen sind aufeinander abzustimmen.

Anträge: Aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ist die Sachplanrelevanz der Projekte «Abstellanlage Dulliken» und «Wendegleise Schönenwerd» zu prüfen. Dasselbe gilt für das Projekt «Wendegleis Grenchen Süd».

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Brigit Wyss
Frau Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber