



Medienmitteilung vom 16. Januar 2018

Vernehmlassung zur Botschaft des Bundes zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35

Starkes Signal des Bundes zur Zukunft der Bahn – mit Bedarf für Nachbesserungen

Die Planungsregion Nordwestschweiz unterstreicht die gesamtschweizerische Bedeutung des Bahn-Ausbauschritts 2030/35 für die wirtschaftliche Prosperität und die raumplanerische Entwicklung. Mit dem vorgeschlagenen umfassenden Ausbauschritt 2035 setzt der Bund ein starkes und klares Bekenntnis zur Zukunft der Bahn. Die Planungsregion freut sich über die geplanten Angebotsverbesserungen im Regional- Fern- und Güterverkehr in der Nordwestschweiz und im grenznahen Ausland. Zahlreiche von der Region seit langem geforderte, sinnvolle Verbesserungen im Angebot und bei der Infrastruktur sind in der Vorlage jedoch nicht berücksichtigt. Die Planungsregion fordert daher vom Bund Nachbesserungen – insbesondere beim Fahrplan und den Anschlüssen im Mittelland und am Jurasüdfuss, beim Herzstück Basel sowie bei der Direktverbindung Basel – Delémont – Genf. Zudem ist eine Erhöhung des finanziellen Umfangs der Vorlage auf mindestens 12 Mrd. Franken vorzusehen, um zusätzliche Massnahmen zur Gewährung der Angebotsqualität und Betriebsstabilität umsetzen zu können.

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst die Vorlage zum Ausbauschritt 2030/35 und wertet sie als starkes und klares Bekenntnis des Bundes zur Zukunft der Bahn. Die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Ausbauten enthalten wichtige Elemente, welche für die Prosperität der Nordwestschweiz, aber auch des ganzen Landes von grosser Bedeutung sind. Dennoch erscheint der finanzielle Rahmen von CHF 11.5 Mrd. als nicht ausreichend. Er muss auf mindestens 12 Mrd. Franken erhöht werden, damit für das Funktionieren des Gesamtsystems der Bahn notwendige zusätzliche Massnahmen in das Ausbauprogramm aufgenommen werden können.

In der Vernehmlassungsvorlage fehlt insbesondere das Herzstück Basel als zentrales Element für Kapazitätserweiterungen, die sich gesamtschweizerisch positiv auswirken. Im Mittelland und am Jurasüdfuss müssen die Angebots- und Anschlussqualitäten infolge der vorgesehenen Fahrplananpassungen (Systematisierung Mittelland) im Ausbauschritt 2030/35 wieder vollständig hergestellt werden, ansonsten lehnt die Nordwestschweiz die vorgesehenen Eingriffe in den Fahrplan ab.

Es fehlen aber auch wesentliche weitere von der Planungsregion geforderte Angebotsverbesserungen im Regional- wie Fernverkehr, namentlich: die ¼-h-Takte bei den S-Bahnen zwischen Basel und Rheinfelden, zwischen Lenzburg und Wohlen sowie im unteren Aaretal; die Reaktivierung der Regionallinie Solothurn – Subingen sowie die verbesserte Verbindung La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont; es fehlen auch eine stündliche Direktverbindung zwischen Basel, Delémont und Genf, der Angebotsausbau Biel - Olten - Zürich, der Halbstundentakt Basel – Luzern sowie die Erhaltung des halbstündlichen Angebots Basel – Bern – Interlaken Ost/Brig.

Projektierungskosten für das Herzstück Basel müssen sichergestellt sein

Die regionalen Zulaufstrecken können erst mit dem Herzstück ihre volle Wirkung entfalten, indem die einzelnen S-Bahn-Linien zu einem leistungsfähigen, trinationalen System verknüpft werden. Das Herzstück Basel als zentraler Teil des Bahnknotens Basel liegt nicht nur im Interesse der Planungsregion Nordwestschweiz, sondern der ganzen Schweiz: Ein leistungsfähiger Bahnknoten Basel schafft neue Kapazitäten, die auch dem nationalen und internationalen Fern- und Güterverkehr zugutekommen. Daher müssen in der Vorlage Verbindlichkeiten für das Herzstück geschaffen und im Minimum die vollen Projektierungskosten in der Grössenordnung von CHF 120 Mio. aufgenommen werden.

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst es, dass der Bund die Wichtigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks Basel zwar anerkennt, erachtet es aber als inakzeptabel, dass das Risiko einer Vorfinanzierung vollständig auf die Kantone abgewälzt werden soll. Denn der Ausbau der Bahninfrastruktur liegt in der Verantwortung des Bundes. Wenn der Bund eine Investition als zweckmässig einstuft, müssen auch die Kosten dafür aus dem nationalen Bahninfrastrukturfonds (BIF) übernommen werden. Eine Finanzierung der weiteren Planungen durch die Kantone auf eigenes Risiko lehnt die Planungsregion ab.

Angebot und Fahrplan müssen im Mittelland und am Jurasüdfuss nachgebessert werden

Anstelle einer Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich – notabene eine der bestbewerteten Ausbaumassnahmen im gesamten Ausbauschritt – schlägt der Bund zur Kapazitätssteigerung Anpassungen im Fahrplan (Systematisierung Mittelland) vor. Diese führen zum Wegfall wichtiger Direktverbindungen: Der Ostargau verliert die direkten Züge Richtung Bern, Aarau diejenigen Richtung Biel und das Freiamt diejenigen Richtung Zürich. Zudem sind die Fernverkehrshalte noch nicht geklärt. Die Nordwestschweiz kann die Fahrplananpassungen nur akzeptieren, wenn die Angebotsqualitäten im bestehenden Kostenrahmen wiederhergestellt werden. Die wegfallenden Direktverbindungen sind mit Taktverdichtungen zu kompensieren, die auch auf Grund der Nachfrage gerechtfertigt sind. Dazu sind namentlich mindestens vier Schnellzüge (RE) zwischen Baden und Olten sowie zusätzliche Schnellzüge zwischen Biel und Olten mit halbstündlichem Halt in Grenchen Süd, Oensingen und Egerkingen notwendig.

Die Projektierung der Neubaustrecke Aarau – Zürich muss im Ausbauschritt 2030/35 vorangetrieben werden und die künftige Finanzierung für diesen Ausbau ist in der Botschaft aufzuzeigen.

Ausbau von Bahnhöfen und weitere Haltestellen nötig

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst die Verbesserung der Zugänglichkeit und Leistungsfähigkeit zahlreicher Bahnhöfe. Die Anpassungen am Badischen Bahnhof in Basel sowie der Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sind zwingend notwendig. Auch in den Bahnhöfen Olten und Lenzburg sind Ausbauten dringend, um die bereits heute prekären Platzverhältnisse zu verbessern. Die dafür vorgesehenen Massnahmen sind aber nicht ausreichend.

Obwohl mehrfach gefordert, ist der Entscheid über weitere S-Bahn-Haltestellen in der Vorlage nicht enthalten. Die neuen Haltestellen sind für die Kantone von grosser Bedeutung, da sie der gewünschten Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung dienen. Die S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Morgartenring, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Oftringen Zentrum, Wettingen Tägerhard und Oensingen Dorf sind zwingend in den Ausbauschritt 2030/35 aufzunehmen, da sie zur Erreichung der regionalen Entwicklungsziele unabdingbar sind.

Perspektiven für den Güterverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr

Die Planungsregion Nordwestschweiz begrüsst die Schaffung eines gesamtschweizerischen Güter-Expressnetzes mit mehr und schnelleren Zügen. Die zusätzliche Anzahl Güterexpresszüge ab Basel wird die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken beeinträchtigen. Es ist daher darauf zu achten, dass durch die Güter-Expresstrassen keine grundlegenden Einschränkungen im Personenverkehr entstehen.

Die Planungsregion Nordwestschweiz erachtet es als im Interesse der gesamten Schweiz, dass attraktive grenzüberschreitende Bahnangebote realisiert werden und unterstützt deshalb den Bund darin, die Infrastrukturen für entsprechende Angebote mitzufinanzieren, zum Beispiel den Anschluss des EuroAirports an das Bahnnetz oder den Halbstundentakt Basel Badischer Bahnhof – Schaffhausen – Singen (Kostenbeitrag an Elektrifizierung).

Zum internationalen Personenfernverkehr werden in der Vorlage zwar Aussagen zur Anbindung an europäische Metropolen gemacht. Doch wird dieser Verkehr nur marginal betrachtet. Dabei besteht auf nachfragestarken Verbindungen Potenzial für Mehrverkehr, indem eine vermehrte Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn erfolgen könnte. Dies liegt im umweltpolitischen und volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz. Die Planungsregion Nordwestschweiz erwartet, dass die Langfristperspektive für den nationalen und internationalen Personenfernverkehr sowie den Güterverkehr insbesondere im Raum Basel umgehend geschärft wird.

Die Planungsregion Nordwestschweiz umfasst die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn und den Kanton Bern östlich von Biel/Herzogenbuchsee. Der Ausbauschnitt 2030/35 ist das erste Massnahmenpaket, das in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und den Kantonen erarbeitet wurde.

Weitere Auskünfte:

Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro,
Präsidentin der KÖV Nordwestschweiz; Telefon 061 552 51 11

Regierungsrat Hans-Peter Wessels,
Vorsitzender der Planungsregion Nordwestschweiz; Telefon 061 267 91 80

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Medienstelle, Telefon 062 835 32 11

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Medienstelle, Telefon 031 633 31 40

Département de l'environnement, République et Canton du Jura, Medienstelle,
Telefon 032 420 53 10

Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Medienstelle, Telefon 032 627 20 70

Hinweise:

Der vollständige Text der Eingabe der Planungsregion Nordwestschweiz ist unter folgendem Link zugänglich: www.nwrk.ch

Aus organisatorischen Gründen kann es sein, dass Sie die Medienmitteilung mehrfach erhalten. Wir bitten um Verständnis.