

Interpellation Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 11. Januar 2011 betreffend Güterverkehrsproblematik auf der Linie (Basel-)Fricktal-Bözberg-Limmattal; Beantwortung

Aarau, 23. März 2011

11.2

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Zur Frage 1

"Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zu den drei angesprochenen Problemen und der Bevorzugung des Güterverkehrs auf der Schiene im Besonderen?"

Die Kapazität auf dem Schienennetz im Kanton Aargau, insbesondere auf der angesprochenen Nord-Süd- sowie auf der West-Ost-Verbindung, ist sehr knapp, in den Hauptverkehrszeiten oft sogar ungenügend. Bereits heute können zusätzliche Angebote nicht mehr realisiert werden, welche für die Abdeckung der steigenden Nachfrage dringend notwendig wären.

Der Regierungsrat und der Grosse Rat haben in diesem Zusammenhang wiederholt festgehalten, dass in Anbetracht der knappen Trassenkapazität dem regionalen Zugverkehr hohe Bedeutung zukommt:

- Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (2006): "Der Regionalverkehr auf der Schiene hat hohe Priorität und darf nicht verdrängt werden." (Strategie 3.8)
- Richtplan, Planungsgrundsatz zum Güterverkehr auf der Schiene: "Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugsverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden."

- Richtplan, Planungsgrundsatz zu den NEAT-Zufahrtsstrecken: "Der Bund ist gestützt auf den Alpentransitbeschluss auf den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels bis zu deren Inbetriebnahme zu verpflichten. Der Ausbau berücksichtigt insbesondere die Angebotskonzepte gemäss ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) und Bahn 2030, die künftigen Kapazitätsanforderungen des Regionalzugsverkehrs sowie die Umwelt- und Landschaftsschutzinteressen."

Dementsprechend setzt sich der Regierungsrat in verschiedenen Gremien dafür ein, dass die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene geschaffen werden und diese auch der Entwicklung des Regionalzugsverkehrs zugute kommen.

Zur Frage 2

"Was für Konsequenzen hat der Entscheid der EU, den Güterverkehr bevorzugt zu behandeln, auf unsere jetzt schon stark belastete Bözberglinie?"

Die EU-Verordnung Nr. 913/2010 vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ist am 9. November 2010 in Kraft getreten. Sie muss hinsichtlich des Korridors Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–(Basel)–Mailand–Genua bis zum 10. November 2013 umgesetzt werden. Der Einbezug der Schweiz beziehungsweise die Umsetzung durch die Schweiz ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Die Schweiz ist sehr stark daran interessiert, dass sie auch mit Inkrafttreten und Umsetzung der Verordnung – wie bis anhin – in den Gremien zu den Korridoren mitarbeiten und mitentscheiden kann. Daher wird die Schweiz zusammen mit der EU im Rahmen des Gemischten Ausschusses Schweiz-EU und in Zusammenarbeit mit den Korridorstaaten in Bälde festlegen, wie das formale Vorgehen zu gestalten ist.

Gemäss Art. 14 der VO 913/2010 werden grenzüberschreitende Güterzugstrassen durch die verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen eines Korridors im Voraus festgelegt und organisiert, wobei der Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten einschliesslich des Personenverkehrs anzuerkennen ist. In der Interpretation des Bundesamts für Verkehr (BAV) ist vorgesehen, dass eine vorab bestimmte Trassenzahl dem internationalen Güterverkehr zugewiesen wird und diesem Verkehr dann auch zur Verfügung steht. Dies steht aus Sicht des BAV nicht im Konflikt mit den in der Schweiz geltenden Prioritätenregelungen und der gängigen Praxis in der Schweiz. So werden zum Beispiel im heutigen Trassenkatalog auch Trassen für die verschiedenen Verkehrsarten ausgewiesen. Die ausdrückliche Erwähnung des Personenverkehrs belegt, dass aus dem Verfahren keine Minderung der Kapazitäten des Personenverkehrs resultieren soll.

In diesem Sinne sind keine zusätzlichen Belastungen für die Bözberglinie zu erwarten, die über die vorgesehenen Güterverkehrs-Trassenzahlen für die volle Inbetriebnahme der NEAT und die Umsetzung des Verlagerungsauftrags hinausgehen.

Zur Frage 3

"Der Kanton Aargau beteiligt sich zurzeit an Studien und Vorprojekten zur Erweiterung der Bahnanlagen im Raum Basel. Werden diese künftigen Entwicklungen im EU-Raum mit einbezogen und ist dabei sichergestellt, dass auf der Bözberglinie der Viertelstundentakt für den Personenverkehr möglich bleibt?"

Die Planung für die gewünschte Weiterentwicklung des Angebots auf der Regio-S-Bahn Basel im Fricktal (Linie S1) wurde im Sommer 2008 sowohl mit den Plänen zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) abgeglichen, als auch mit den im Rahmen der Trinationalen Langfristplanung Basel (TLB) abgestimmten Annahmen. Die gemeinsamen Abklärungen von SBB und Nordwestschweizer Kantonen im Rahmen der ZEB-Planungen zeigen, dass der 15 Minuten-Takt auf der S1 bis Rheinfelden ohne Vierspurausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden möglich ist, wenn die Infrastrukturen im Raum Basel angepasst werden (Entflechtungen und Wendegleis). Allerdings zeigen verschiedene Szenarien, so auch die Prognose im Rahmen des Konzepts Bahn 2030 einen zusätzlichen Bedarf nach Güterzugstrassen, welcher den Ausbau des Regionalverkehrs beeinträchtigen könnte. Dieser Entwicklung kann aus Sicht des Kantons Aargau nur mit einem zusätzlichen Juradurchsich begegnet werden. Daher ist diesem Ausbau hohe Priorität beizumessen.

Zur Frage 4

"Erwartet der Regierungsrat durch die Verzögerung des Baus des Brennertunnels Gütermehrverkehr durch Verkehrsverlagerung auf unseren Schienen und Strassen?"

Die Inbetriebnahme der NEAT dient in erster Linie der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz. Mit dem Gotthard-Basistunnel werden aber zweifelsfrei die schweizerischen Bahnachsen gegenüber den Bahnachsen Frankreich-Italien und Österreich-Italien attraktiver gemacht. Ob hieraus tatsächlich Verlagerungen auf die schweizerischen Achsen erfolgen, kann schwer beurteilt werden. Der Hauptanteil des Güterverkehrs über den Brenner dient zum Beispiel dem Warenaustausch zwischen Italien und den Staaten Ost- und Mitteleuropas, für den ein Leitweg durch die Schweiz nicht logisch ist.

Zur Frage 5

"Ist der Regierungsrat bereit, sich für einen Neat-tauglichen Ausbau auf der Bözberglinie einzusetzen? Wenn dieser nicht in absehbarer Zeit realisiert wird: Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass das Transportgewerbe aus verständlichen Gründen mit ihren Sattelschleppern vermehrt wieder die Strasse benutzen muss? Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass diese Güterverkehrsentwicklungen die Autobahnzollanlage in Rheinfelden zusätzlich belasten werden?"

In Zusammenhang mit dem nächsten Verlagerungsbericht (voraussichtlich 2012) wird der Bundesrat dem Parlament zu Kosten, Finanzierung und Zeitpunkt der Realisierung eines 4 m-Korridors (für Sattelschlepper) genauere Angaben vorlegen und entsprechende Massnahmen vorschlagen. Eine Umsetzung bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird angestrebt.

Zur Frage 6

"Wird unter all diesen Voraussetzungen eine für später geplante Angebotsweiterung der Regio S-Bahn im Abschnitt Stein-Säckingen-Laufenburg hinfällig?"

Der Kanton verfolgt aufgrund der Beschlüsse im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (öV) weiterhin die Idee, die Züge der Regio-S-Bahn in Stein-Säckingen zu trennen (beziehungsweise in der Gegenrichtung zu vereinen) und jeweils halbstündlich eine Zugseinheit nach Laufenburg beziehungsweise Frick weiter zu führen. Erste Abklärungen der SBB zeigen, dass das "Flügeln" der Züge in Stein-Säckingen kurzfristig nicht umsetzbar ist, aber mittel- beziehungsweise langfristig als Option weiterverfolgt werden soll. Die Machbarkeit wird abhängig sein von der Fahrplanlage der Fernverkehrszüge beziehungsweise von der Anzahl Güterzüge via Bözbergachse. Ohne bauliche Anpassungen an der Gleisinfrastruktur in Stein-Säckingen ist das Trennen beziehungsweise Vereinen von Zügen nicht möglich.

Zur Frage 7

"Was hat diese Entwicklung für Auswirkungen auf den Schienen- und Strassenverkehr zum geplanten Container-Terminal im Limmattal?"

Die Container, welche von den Nordseehäfen via Basel zum geplanten Gateway-Terminal im Limmattal fahren, haben eine Zieldestination in der Schweiz. Der grösste Teil der Container soll im Rangierbahnhof auf andere Züge mit einer Destination in der Schweiz umgeladen werden. Die Waren, welche ein Ziel im Wirtschaftsraum Zürich haben, werden via Lastwagen auf der Strasse weiter transportiert. Ein zusätzlicher Bedarf an Trassen im Zulauf zum geplanten Container-Terminal ist sicher, und mögliche Konflikte mit dem Regionalverkehr sind absehbar. Allerdings findet diese Entwicklung unabhängig von der in der Interpellation geschilderten Problemstellung statt.

Zur Frage 8

"Ist der Regierungsrat bereit, mit allen zuständigen Kantons- und Bundesstellen den Kontakt aufzunehmen und nach Lösungen zu suchen und damit der verkehrstechnischen Entwicklung auf der Achse Basel-Fricktal-Bözberg-Limmattal besondere Beachtung zu schenken?"

Der Regierungsrat setzt sich bereits heute auf allen Ebenen, bei verschiedenen Stellen und in kantonsübergreifenden Gremien (zum Beispiel in kantonalen öV-Konferenzen, im Komitee pro Wisenberg, im Lötschberg-Komitee und im Gotthardkomitee) für ein gutes Angebot im Schienen-Personenverkehr ein. Die Anliegen des Regionalverkehrs haben dabei eine hohe Priorität. Zwischen dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt und den zuständigen Stellen, namentlich beim BAV sowie bei den SBB, finden regelmässig Gespräche statt.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'428.50.

REGIERUNGSRAT AARGAU