



# REGIERUNGSRAT DES KANTONS AARGAU

Aarau, 30. April 2003

03.55

## **Interpellation Roland Agustoni, Magden, vom 4. März 2003 betreffend Strategische Eisenbahn-Gesamtplanung im Raum Basel 2002 (Trinationale Untersuchung); Beantwortung**

---

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Die drei Bahnunternehmen DB, SBB und SNCF haben aus eigener Initiative eine strategische Gesamtplanung für die grenzüberschreitende Bahninfrastrukturplanung im Raum Basel lanciert und eine Studie dazu verfasst. Darin werden verschiedene grossräumige Verkehrsführungsvarianten betrachtet. Die von den Bahnen als Bestvariante empfohlene Lösung ist ein Ausbau der bestehenden Strecke Mulhouse-Müllheim am Oberrhein auf Doppelspur mit Südabzweigung Richtung Badischer Bahnhof, die Anpassung der Doppelspur Badischer Bahnhof-Bad Säckingen auf der Deutschen Hochrheinstrecke und ein neuer Rheinübergang auf die SBB-Linie Pratteln-Stein-Säckingen (sogenannter Bypass Hochrhein) als Zulauf zum Bözberg und Gotthard-Basistunnel.

Zur weiteren Abklärung der Machbarkeit des Bypasses Hochrhein haben die DB und SBB Ende Februar eine Planungsstudie in Auftrag gegeben, welche vier verschiedene Linienführungskorridore sowie die Referenzvariante Ausbau Pratteln-Stein auf vier Spuren untersuchen soll.

Zur Begleitung dieser Planungsstudie waren die betroffenen Regionen beiderseits des Rheins zur Teilnahme an einer Begleitkommission Bypass Hochrhein eingeladen. Bisher haben zwei Sitzungen unter der Leitung der DB und SBB stattgefunden, die erste Ende Januar 2003, an denen über die Absicht der Bahnen informiert wurde. Aus dem Kanton Aargau haben zwei Vertreter des Baudepartements sowie ein Vertreter der Region Fricktal teilgenommen.

Am 27. März 2003 haben die drei Bahnen auf der Basis einer gemeinsam unterzeichneten „Plattform Basiliensis“ die gemeinsame Stossrichtung zur Erhöhung der Schienenkapazität im Raum Basel bestätigt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass es sich bisher um eine Bedürfnis- und Machbarkeitsabklärung der Bahnen handelt mit der Absicht, den für eine verbindliche und umsetzbare Planung zuständigen Ministerien einen Planungsantrag zu stellen. Es ist derzeit offen, ob und in welchem Zeitraum das Bundesamt für Verkehr mit den deutschen

und französischen Ministerien auf diesen Antrag eintritt und die erforderlichen Planungen auslöst.

### Zur Frage 1

„Inwieweit hat der Regierungsrat Kenntnis vom Stand dieser Planungen und Absichten und wie ist er in dieses Projekt eingebunden?“

Der Regierungsrat wurde von den Bahnen DB und SBB im Rahmen der Begleitkommission Bypass Hochrhein über den aktuellen Planungsstand und die weiteren Absichten in Kenntnis gesetzt. Der Kanton hat den Schlussbericht der Studie zur strategischen Gesamtplanung im Raum Basel erhalten.

### Zur Frage 2

„Welche von den oben genannten Bypasslösungen wird in dieser Planung bevorzugt und/oder weiterverfolgt und decken sich diese Vorstellungen mit der Meinung des Regierungsrates?“

Gemäss Aussage der Bahnen werden alle Linienführungsvarianten für einen Hochrheinübergang gleichwertig untersucht und es sind noch keine Vorentscheidungen getroffen worden. Die Varianten mit einem neuen Hochrheinübergang seien jedoch im Vergleich zum 4-Spur-Ausbau zwischen Pratteln und Stein-Säckingen wesentlich kostengünstiger.

Nach Auffassung des Regierungsrats haben sich die Bahnen zu einseitig und zu rasch auf einen Lösungsansatz fokussiert. Es steht den Bahnen jedoch zu, vorausschauende Analysen zu machen und Anträge zu stellen. Der Regierungsrat verlangt aber, dass

- das Thema Bypass Hochrhein in den Gesamtzusammenhang der Verkehrsführung des europäischen Nord-Süd-Transitgüterverkehrs gestellt und nicht als isoliertes Infrastrukturelement, im Sinne der vermeintlich besten Lösung eines Kapazitätsproblems im Schienengüterverkehr, vorweggenommen wird.
- die Studien der projektführenden Bahnen zur grossräumigen Verkehrsführung im Raum Basel grundsätzlich überprüft werden. Dazu gehören unter anderem eine Öffnung des Variantenspektrums, die Verifizierung der Planungsannahmen und Verkehrsprognosen sowie allgemeine Kapazitätsüberlegungen.
- der Kanton Aargau und die Region Fricktal im von den Bahnen vorgeschlagenen trinationalen Lenkungsausschuss unter der Leitung der Ministerien Einsitz erhalten.
- nicht nur bahntechnische und betriebswirtschaftliche Kriterien berücksichtigt werden, sondern entscheidende Aspekte wie Siedlung und Umwelt gleichwertig in die Beurteilung einfließen.
- die Auswirkungen der möglichen Linienführungen der Zulaufstrecken Gotthard und Lötschberg auf den gesamten Kanton Aargau sorgfältig geprüft werden, insbesondere in den Regionen Fricktal, Aaretal / Brugg und Freiamt.
- der Güterverkehr nicht einseitig auf die Bözbergachse gelenkt wird. Die Beseitigung von Schienenengpässen im Grossraum Basel ist in den Zusammenhang mit dem Projekt zur Bahn 2000, 2. Etappe zu stellen. Dabei spielt der 3. Juradurchstich eine entscheidende Rolle.

### Zur Frage 3

„Wie stellt sich der Regierungsrat zur Referenzvariante „viergleisiger Ausbau Pratteln - Stein“ und was hätte dies für Auswirkungen auf den betroffenen Kantonsteil?“

Diese Frage lässt sich heute nicht beantworten, weil weder die technische Machbarkeit erwiesen ist noch die Auswirkungen studiert wurden. Der Kanton Aargau verlangt ausdrücklich, dass die Auswirkungen auf Mensch, Siedlung, Umwelt usw. nicht nur des

Vierspurausbaus Pratteln-Stein, sondern aller zur Diskussion stehenden Verkehrsführungen untersucht werden.

#### **Zur Frage 4**

„Wie sehen die Prognosewerte bezüglich künftiger Güterverkehrsentwicklung aus? Sind diese realistisch und werden diese durch die geplante Kapazitätserweiterung abgedeckt?“

Das Baudepartement hat diese Frage den SBB unterbreitet. Diese äusserten sich, dass sie für den Zeithorizont 2020 auf der Lötschbergachse von rund 110 Transitgüterzügen/Tag (beide Richtungen zusammen) ausgehen und auf der Gotthardachse rund 240 Transitgüterzüge/Tag erwartet werden. Die Überlegungen zur Kapazitätserweiterung decken dabei sowohl die Bedürfnisse des Güter- wie auch des Fern- und Regionalverkehrs ab. Diese Prognosen basieren - gemäss SBB - auf den Grundlagen gemäss Botschaft FinöV (1996) bzw. Bericht FinöV „Angebot und Fahrplanstruktur“ (SBB, BLS, Bundesamt für Verkehr 1997), Bahn 2000 1. Etappe, den Grunddaten Bahn 2000 2. Etappe (zur Zeit in Erarbeitung; Botschaft Sommer 2004) sowie auf den von den Verkehrsunternehmen prognostizierten Nachfragen, welche auf Trassenzahlen umgelegt wurden.

Der Regierungsrat verlangt eine Verifizierung der von den Bahnen getroffenen Annahmen, wie unter Frage 2 ausgeführt. Ohne genauere Prüfung ist eine Beurteilung der Prognosewerte zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Insbesondere müssen die Kapazitäten unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten (Personenfern- und Regionalverkehr sowie Güterverkehr) erfolgen. Der Regionalverkehr auf der Schiene (Regio-S-Bahn Basel) gerät zusehends unter Druck infolge zunehmender Trassenbelegung durch den Güterverkehr. Eine einseitige Bevorzugung des Güterverkehrs kann der Regierungsrat nicht akzeptieren.

#### **Zur Frage 5**

„Was für konkrete Auswirkungen ergeben sich a) für das Fricktal? b) für den Kanton Aargau?“

Diese Frage lässt sich im heutigen Zeitpunkt nicht beantworten, weil sich die Planungen erst in einem konzeptionellen Stadium befinden. Wir müssen jedoch zur Kenntnis nehmen, dass der Nord-Südverkehr durch den Gotthard, bzw. den Lötschberg aufgrund der geografischen Lage immer durch die Kantone Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn geleitet werden muss. Die Konsequenzen daraus müssen den Kriterien der Nachhaltigkeit genügen.

#### **Zur Frage 6**

„Sind mit der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit den Vereinbarungen zur NEAT diesbezüglich schon Versprechungen festgeschrieben worden und wenn ja, welche?“

In der Vereinbarung zwischen dem Vorsteher UVEK (Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) und dem deutschen Verkehrsminister zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz (vom 6. September 1996) wurde festgehalten:

- a) auf deutscher Seite: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Karlsruhe-Basel durch moderne Signaltechnik und sukzessiver Ausbau auf vier Gleise.
- b) auf schweizerischer Seite: Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist, 3. Juradurchstich, Bau der Rheinbrücke zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof.

Sodann heisst es wörtlich: „Ein darüber hinausgehender langfristiger Ausbau der zweigleisigen Hochrhein-Strecke mit neuem Rheinübergang bei Bad Säckingen bleibt einer späteren Vereinbarung vorbehalten.“

#### **Zur Frage 7**

„Inwieweit werden die betroffenen Gemeinden, die Regionen oder evtl. die Replas in diese Planung einbezogen?“

Der Regionalplanungsverband Fricktal Regio ist in der Begleitkommission vertreten. Der Einbezug betroffener Gemeinden soll zeit- und stufengerecht erfolgen. Siehe auch Antwort auf die Frage 10.

#### **Zur Frage 8**

„Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass in der Begleitkommission dieser Strategischen - Eisenbahngesamtplanung die Einflussnahme auf die strategischen und politischen Entscheide ungenügend sind? Wo besteht allenfalls Handlungsbedarf?“

Der Regierungsrat schliesst sich dieser Meinung an. Die Antwort ergibt sich aus der Beantwortung zur Frage 2.

#### **Zur Frage 9**

„Gibt es eine Studie über die Verkehrsentwicklung der Bahn und liegen verschiedene Variantenmöglichkeiten dazu vor?“

Siehe Antwort auf Frage 4.

#### **Zur Frage 10**

„Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass zu Beginn des Planungsprozesses auch die Einbindung der regionalen und lokalpolitischen Gremien vorzusehen ist? Ist er auch bereit, die Repla Fricktal und die lokalen Vertreter in den Prozess der Abwägung um die Linienführung mit einzubeziehen?“

Der Regierungsrat kann sich dieser Meinung im Sinne einer transparenten und offen geführten Planung anschliessen, wobei die Einbindung zeit- und stufengerecht zu erfolgen hat.

An dieser Stelle ist auch auf die von der Rechtsordnung vorgegebenen Verfahren hinzuweisen. Gemäss der einschlägigen Bundesgesetzgebung steht den Kantonen nebst den ordentlichen Rechtsmitteln lediglich ein Anhörungsrecht zu. Zu erwähnen ist aber auch die kantonale Richtplanung. Im bestehenden kantonalen Richtplan vom 17. Dezember 1996 (Begleittext zu den Beschlüssen im Kapitel V 3.5 Güterverkehr) heisst es: „Die Bypass-Verbindung am Hochrhein (Machbarkeitsstudie Bypass, SBB, 1993) zwischen dem deutschen und schweizerischen Schienennetz wird nicht in den Richtplan aufgenommen. Auch das EVED und das Bundesministerium für Verkehr haben einen neuen Rheinübergang bei Bad Säckingen im Rahmen der Vereinbarung betreffend NEAT – Zulaufstrecken (Bilaterale Vereinbarung BRD-CH, 4. Dezember 1995) einer späteren Vereinbarung zugewiesen.“ Sodann ist im Richtplantext unter Vororientierungen aufgeführt: „Dreispurausbau Pratteln-Stein“.

Die Aufnahme des Bypasses - oder einer andern Linienführung - in den kantonalen Richtplan in die Kategorie Festsetzung setzt auf kantonaler Ebene ein öffentliches Mitwirkungsverfahren und einen Beschluss des Grossen Rats voraus.

### **Zur Frage 11**

„Wie ist die so genannte „Multifunktionale Betriebsanlage“ zur Bildung von ca. 1'500 m langen Güterzugseinheiten für den Alpen transit durch den Gotthard in diese Bypasslösung eingebunden? (Standortfrage?)“

Das Baudepartement hat auch diese Frage den SBB vorgelegt. Sie äusserte sich dazu wie folgt: „Die Frage der sogenannten MUBE (Multifunktionale Betriebsanlage) im Bereich Basel Nord / Basel Bad Bahnhof ist von der Problematik Bypass Hochrhein entkoppelt. Dennoch ist die MUBE kompatibel zur vorgeschlagenen Verkehrsführung, da sie sowohl die Achsen via Lötschberg wie auch via Bypass Hochrhein-Gotthard alimentieren kann. Die MUBE wird primär eine Pufferfunktion zur Abstimmung der Fahrplanfenster zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Fahrplansystem haben. Solange technisch erforderlich dient sie auch dem Lokwechsel und/oder Lokführerwechsel. Falls technisch machbar und politisch gewünscht wird dereinst auch das Bilden/Trennen von 1500 m langen Güterzügen vorgenommen werden können. Eine erste Phase der MUBE ist auf die Standardlänge von 750 m ausgerichtet, welche aufwärtskompatibel ergänzt werden kann.“

### **Zur Frage 12**

„Ist der Regierungsrat bereit, künftig die betroffenen Regionen regelmässig über die Absichten, den Planungsstand und die diesbezügliche Entwicklung frühzeitig zu informieren?“

Die Informationspflicht liegt primär bei den projektführenden Bahnen. Der Regierungsrat seinerseits unterstützt eine offene, zeit- und stufengerechte Information. Auf Initiative des Baudepartements finden bzw. fanden bereits zwei Informationsveranstaltungen statt: Am 24. April 2003 (Gemeinderäte von 21 Gemeinden des Fricktals) und am 6. Mai 2003 (öffentliche Veranstaltung in Stein).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'871.--.

REGIERUNGSRAT AARGAU